

# REVISTA MARITIMA BRASILEIRA

V. 34 Nº 303 - MARÇO 2006

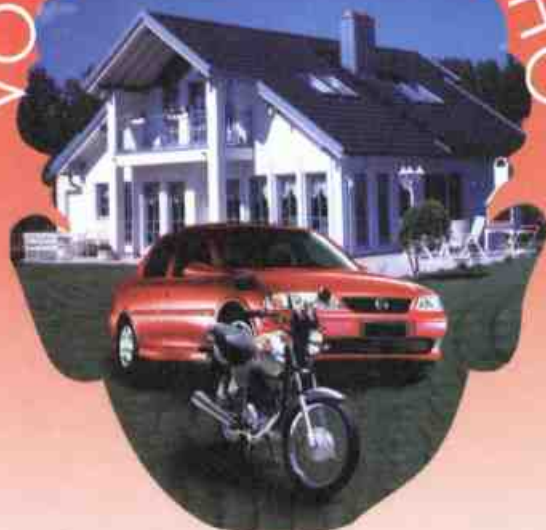


SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

CISNE, MARÇO

1º ANO

VOCE TEM UM SONHO



## O CONSÓRCIO NACIONAL POUPEX REALIZA O SEU SONHO

A FHE/POUPEX sai na frente e lança o  
Consórcio Nacional POUPEX - imóvel, carro e moto.  
Um consórcio que já nasce forte e seguro.  
Pronto para atender você\*.

### As Melhores Condições do Mercado

Bens	Prazo	Tx. Adm.	Tx. Adm. Promocional Até 31.12.2001
Imóveis	120 e 144** Meses	11%	10%
Veículos	48 e 60** Meses	8%	7%

\* Militares da ativa / reserva, Pensionistas e Servidores Civis do Exército, do Marinho e da Aeronáutica, desde que participantes do FAM ou Poupatores da Poupança POUPEX.

\*\* Para Participantes do FAM.

**CONSÓRCIO  
NACIONAL  
POUPEX**  
O ÚNICO COM A GARANTIA FHE

0800 61-3040

#### ESCRITÓRIO DA FHE - SEDE - BRASÍLIA-DF - ESSED

Esplanada dos Ministérios - Bloco "O" - Anexo I - Exército - Térreo - S. 103 - 70052-900  
Brasília-DF - Fone (61) 314.7539 e 314.7540 - DDG 0800 61-3040 - FAX (61) 314-7664

#### ESCRITÓRIO REGIONAL DA FHE NO RIO DE JANEIRO - ESCRJ

Palácio Duque de Caxias - Ala Cristiano Ottoni - 3º Andar - Praça Duque de Caxias - 25  
Centro - 20221-260 - Rio de Janeiro-RJ - Fone (21) 2253.8395 e 2253.0102  
Fone e Fax (21) 2253.0860

**FUNDAÇÃO  
HABITACIONAL  
DO EXÉRCITO**

**POUPEX**  
Associação de Poupança e Empréstimo

www.poupex.com.br



4-273, 2, 1 (9)

1913

**REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA**

BIBLIOTECA NACIONAL				
Rio de Janeiro				
4-273, 2, 1 (9)				
1913				
REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA				
[Faint text and markings]				
[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]

Revista Marítima Brasileira / Serviço de Documentação Geral  
da Marinha. — v. 1, n. 1, 1851 — Rio de Janeiro:  
Ministério da Marinha, 1851 —  
v.: il. — Trimestral.

Editada pela Biblioteca da Marinha até 1943.

Irregular: 1851-80.

ISSN 0034-9860.

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

CDD — 359.00981

359 .005

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

# REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

v. 121 n.º 10/11  
out./dez. 2001

R. marít. bras.	Rio de Janeiro	v. 121	n.º 10/12	p. 320	out. / dez. 2001
-----------------	----------------	--------	-----------	--------	------------------

**COMANDANTE DA MARINHA**

*Almirante-de-Esquadra Sérgio Gitorana Florêncio Chagasteles*

**SECRETÁRIO-GERAL DA MARINHA**

*Almirante-de-Esquadra Marcos Augusto Leal de Azevedo*

**DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DA MARINHA**

**Diretor**

*Contra-Almirante Max Justo Guedes*

**SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA**

**Diretor**

*Capitão-de-Mar-e-Guerra Paulo Roberto Oliveira Mesquita Spranger*

**Consultores Especiais da RMB**

*Vice-Almirante (Ref.º) Luiz Edmundo Brígido Bittencourt*

*Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) Milton Sérgio Silva Corrêa*

**Superintendência de Documentação**

*Capitão-de-Fragata (T) Carlos Roberto de Almeida*

**Departamento de Publicações e Divulgação**

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

*Primeiro-Tenente (T) Simone Silveira Martins*

**Equipe Editorial**

*Amanda Morgado Nehme (Estagiária)*

*Célia Maria Barros Gutierrez*

*Denise da Silva Coutinho Koracakis*

*Deolinda Oliveira Monteiro*

*Jacir Roberto Guimarães*

*Luiz Carlos Miguel*

*Manuel Carlos Corgo Ferreira*

*Mauro da Silva*

*Renata Oliveira Gomes (Estagiária)*

**Diagramação**

*Celso França Antunes*

*Edilson José Alves*

**Apoio Administrativo**

*Segundo-Sargento (MT-SN) João Humberto de Oliveira*

*Ilda Lopes Martins*

*Renée Pimentel Reis*

**Expedição**

*Cabo (AF) Jerônimo Ronaldo Severino Pereira*

*MN-QS Marcus Vinicius Lemos Cabral*

*Severino Ronaldo da Fonseca Araújo*

**Impressão**

*DAUGRAF - Gráfica e Editora Ltda*

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

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

Publicidade e Assinatura

**SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA**  
**REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA**

Divisão de Publicações e Divulgação

Praça Barão de Ladário S/Nº

Ilha das Cobras — Centro

20091-090 — Rio de Janeiro — RJ

☎ (21) 3870-6852

FAX (21) 3870-6716

E-mail: [sdm14@sdm.mar.mil.br](mailto:sdm14@sdm.mar.mil.br)

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

**BRASIL**

R\$ 7,00

R\$ 25,00

**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\$ 25,00.
- em anexo, cheque em favor do Serviço de Documentação da Marinha, no valor de US\$ 36 (exterior).
- para desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de 3% de um dia de soldo de segundo-tenente, autorizada a sua atualização.

Copie, preencha e remeta esta página para:

### SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Divisão de Publicações e Divulgação

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

20.091-000 – Rio de Janeiro – RJ

Tels.: (21) 3870-6852

FAX (21) 3870-6716

E-mail: [sdm14@sdm.mar.mil.br](mailto:sdm14@sdm.mar.mil.br)

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

ENDEREÇO: .....

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

DATA: ..... Nº DE CORPO (MB): .....

.....  
ASSINATURA

FAÇA DE SEU AMIGO MAIS UM ASSINANTE DA RMB

## SUMÁRIO

- 9 **NOSSA CAPA: CISNE BRANCO –UM ANO DE INCORPORAÇÃO**
- 33 **OS MILITARES E A POLÍTICA DURANTE A REPÚBLICA**  
**Parte XXXVI – Prudente, José de Moraes Barros e Canudos – 4ª Expedição**  
*Mario Jorge da Fonseca Hermes – Almirante-de-Esquadra (Ref<sup>o</sup>)*
- 75 **PEDRO, O GRANDE, E A MARINHA RUSSA**  
*Norman Polmar*  
Tradução: *Oscar Spinola Neto* – Contra-Almirante (RRm)
- 79 **A AMEAÇA DO PACIFISMO**  
*Luiz Edmundo Brígido Bittencourt – Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>)*  
*L. M. Overstreet – Comandante (USN)*
- 85 **PERMISSIVIDADES**  
*Ruy Barcellos Capetti – Vice-Almirante (RRm)*
- 95 **A AMAZÔNIA, SUA INVASÃO, SEU DESMATAMENTO E QUEIMADAS**  
*Roberto Gama e Silva – Contra-Almirante (RRm)*
- 105 **AS SALVAGUARDAS TECNOLÓGICAS EM ALCÂNTARA**  
*Roberto Gama e Silva – Contra-Almirante (RRm)*
- 109 **ESTRATÉGIA DA RETALIAÇÃO MACIÇA**  
**(Segundo de quatro artigos)**  
*Haroldo Basto Cordeiro Júnior – Contra-Almirante (Ref<sup>o</sup>)*
- 113 **A VIAGEM DA FAMÍLIA REAL PORTUGUESA AO BRASIL – 1807-08**  
*Kenneth H. Light*  
Tradução: *Eduardo Ítalo Pesce – Professor*
- 133 **FORMAÇÃO DE AVIADORES NAVAIS: UMA OPINIÃO**  
*Eduardo Ítalo Pesce – Professor*
- 137 **100 ANOS DE CARRANCAS COM FRANCISCO GUARANY**  
*Paulo Pardal – Professor*
- 141 **A FORMAÇÃO DA LIDERANÇA MILITAR**  
**A construção da elite na Marinha de Guerra brasileira**  
*Sylvio dos Santos Val*
- 155 **AS REVOLTAS DE 1910, NA VISÃO DO CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA**  
*Lauro Nogueira Furtado de Mendonça – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref<sup>o</sup>)*

- 161 **OSWALDO CABRAL E SEU "O MÁRTIR DO CALVÁRIO"**  
*Gerson Fleischhauer* – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref<sup>o</sup>)
- 165 **A CASA DO HOMEM DO MAR E A MENTALIDADE MARÍTIMA**  
*Milton Sérgio Silva Corrêa* – Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)
- 171 **A CONTAMINAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE PELO NAVIO-MERCANTE BAHAMAS**  
**(Acórdão referente ao Processo nº 18.370/99 do Tribunal Marítimo)**  
*Carlos Fernando Martins Pamplona* – Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)  
– Professor – Juiz-Relator
- 181 **PACTUAR NOSSA HISTÓRIA**  
**O que se passou na Argentina**  
*Félix Eugênio Plaza* – Capitão-de-Corveta (Armada Argentina)  
Tradução: Equipe editorial da RMB
- 193 **SISTEMA DE ARMAS FLUVIAL PARA A REGIÃO AMAZÔNICA**  
*Leonam dos Santos Guimarães* – Capitão-de-Fragata (EN)  
*Osmar Conceição Júnior* – Primeiro-Tenente
- 205 **O ACIDENTE COM O ARGUS NA AMAZÔNIA**  
*Marcos Lourenço de Almeida* – Capitão-de-Corveta
- 215 **ERRATA**
- 217 **ACONTECEU HÁ CEM ANOS**
- 223 **O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL**
- 229 **DOAÇÕES AO SDM**
- 233 **CARTA DOS LEITORES**
- 239 **NECROLÓGIO**
- 253 **REVISTA DE REVISTAS**
- 269 **NOTICIÁRIO MARÍTIMO**

## NOSSA CAPA



Navio Veleiro *Cisne Branco* entrando na Baía de Guanabara em 30 de abril de 2000 na Parada Naval dos 500 Anos do Descobrimento do Brasil – (ver *RMB* 2 trim./2000, p. 296)

### CISNE BRANCO: UM ANO DE INCORPORAÇÃO

ELTON HUGO MAIA TEIXEIRA  
Capitão-de-Corveta (Md)  
Oficial de Relações Públicas

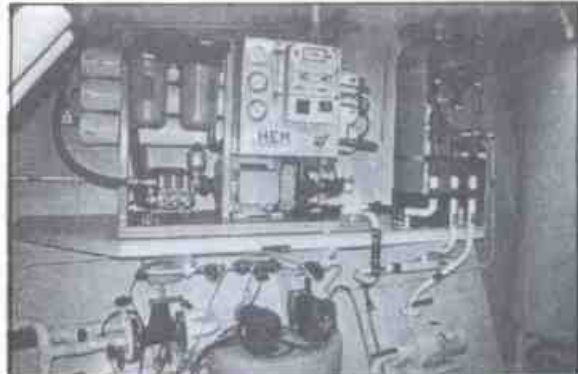
#### O NASCIMENTO

Amanheceu brilhante o dia 4 de fevereiro de 2000. Nessa data, numa manhã fria e ensolarada do inverno europeu, às margens do Rio Tejo, no cais Jardim do Tabaco, em Lisboa, Portugal, era recebido pela Marinha do Brasil o Navio Veleiro *Cisne Branco*.

O sonho acalentado durante quase 40 anos por gerações de marinheiros brasileiros tornou-se realidade. A Marinha do Brasil passou a dispor novamente de um veleiro de grande porte, com a dupla tarefa de ajudar a forjar futuros marinheiros e representar a Marinha e o país em toda gama de eventos náuticos, nacionais e internacionais.

Após 15 meses de construção no estaleiro holandês Damen, em Amsterdã, cinco dos quais sendo acompanhados de perto pelo grupo de recebimento do navio, constituído de 33 militares entre oficiais e praças, finalmente pôde-se realizar o primeiro cerimonial à bandeira a bordo, hasteando-se o pavilhão nacional no penol da carangueja.

Foram momentos de muita emoção para todos os presentes, especialmente para a tripulação que, formada em postos de continência por todo o convés principal, com muito orgulho via ser içado o pavilhão nacional, enquanto em suas mentes desfaldavam-se todos os momentos pas-



O dessalinizador (12.000 litros água/dia)



Motor de propulsão auxiliar de 1.001 HP

Comprimento: 76,00m  
Comprimento entre perpendiculares: 53,93m  
Boca moldada: 10,50m  
Pontal: 4,80m  
Casco (estrutura): aço  
Calado máximo: 4,80m  
Deslocamento: 1.038 t  
Altura do mastro grande: 46,40m  
Armação: galera  
Área vélica: 2.195m<sup>2</sup>  
Ferros: 2 do tipo "spek" com 900kg cada um  
Propulsão auxiliar: um motor diesel Caterpillar de 1.001 HP  
Hélice: 1 com 4 pás e passo controlado  
Velas: 15 redondas, 9 de estal (4 na proa e 5 entre mastros), 1 ré (com carangueja e retranca), 6 auxiliares e 1 de capa (mau tempo)  
Velocidade máxima a vela: 17,5 nós  
Velocidade máxima a máquina: 11,0 nós  
Orça máxima no contravento: 70'

## CISNE BRANCO

### Ficha Técnica

(Revista *Offshore*)

O passadiço (navegação e comunicação)



sados desde a formação do grupo até as primeiras provas de mar, sob o vento frio que soprava no Mar do Norte.

Naquele instante concretizava-se o sonho e iniciava-se uma nova etapa, talvez mais árdua que a primeira: aprender com o navio e preparar-se para executar da melhor forma possível as tarefas a ele atribuídas. Muito treinamento e aperfeiçoamento contínuo seriam necessários por parte de todos os membros da tripulação.

## **VIAGEM COMEMORATIVA DOS 500 ANOS DO DESCOBRIMENTO DO BRASIL**

Em 9 de março de 2000, após cerca de um mês ultimando os preparativos para sua primeira viagem, o *Cisne Branco* suspendeu de Lisboa pouco depois de ser incorporado à Armada, iniciando a Viagem Comemorativa dos 500 anos do Descobrimto do Brasil, juntamente com outros veleiros dos mais variados tamanhos,

numa travessia histórica, repetindo a saga de Pedro Álvares Cabral.

Entre os navios participantes, estava o Navio-Escola *Sagres*, da Marinha portuguesa, nosso antigo *Guanabara*, companheiro de muitos outros momentos de emoção que ainda viriam a acontecer nessa travessia.

Ali estavam, lado a lado, dois símbolos da navegação a vela da Marinha brasileira, um repleto de lembranças e saudades de velhos marinheiros e outro representando a modernidade e o futuro na formação e forjamento de futuros homens do mar.

Na véspera da partida de Portugal, o *Cisne Branco* participou da parada naval como parte das comemorações pelos 500 anos do Descobrimto. Descendo o Rio Tejo, com centenas de embarcações ao redor, pôde-se observar que milhares de pessoas se acotovelavam na margem direita do rio para contemplar os navios e as embarcações que, com suas velas desfraldadas, enchendo-se ao soprar dos ventos lusitanos, repetiam um dos mais importantes momentos da história luso-brasileira. A enorme Bandeira do Brasil, tremulando no penol da carangueja do *Cisne Branco* e

os "vivas" aos presidentes do Brasil e Portugal, que assistiam a tudo do alto da Torre de Belém, foi certamente uma emoção indescritível e inesquecível para todos que ali estavam, especialmente para aqueles homens a bordo do *Cisne Branco*: 33 tripulantes do navio, 8 aspirantes da Escola Naval, 2 alunos das Escolas de Marinha Mercante, 1 capelão

naval, 8 oficiais representantes de Marinhas de países amigos e 4 civis, repórteres escolhidos para cobrir o evento, além do Chefe do Estado-Maior da Armada, do Adido Naval na Itália e de um oficial da reserva da Marinha, todos sob a proteção de Nossa Senhora da Esperança, a mesma que guiou e protegeu Cabral há 500 anos.

### **Em Funchal**

Próxima parada: Funchal, na Ilha da Madeira, primeira escala da travessia.

Essa primeira perna da viagem transcorreu sem problemas, sendo o dia-a-dia a

---

**Uma grande euforia tomou conta de todos, pois seria o primeiro navio da Marinha do Brasil a avistar o *Cisne Branco*. Nessa oportunidade, toda a tripulação subiu aos mastros e saiu às vergas para cumprimentar a *Niterói***

---

bordo do *Cisne Branco* bastante movimentado, pois a tripulação se mantinha em constante adestramento, tanto nas atividades do convés como em manobras marinheiras e exercícios para controle de avarias.

Essa seria a tônica do navio durante toda a viagem.

A rotina normal era quebrada duas vezes ao dia, quando se fazia no passadiço a chamada, pelo rádio, das embarcações que participavam da travessia. Tanto o *Cisne Branco* como o *Sagres* tinham a missão de apoiar as embarcações menores durante a viagem, monitorando suas posições e retransmitindo para as mesmas as informações meteorológicas locais.

Os dias em Funchal foram bastante tranquilos, com uma série de atividades sociais ligadas à festividade dos 500 anos, com homenagens tanto ao Brasil como a Portugal.

Entretanto, no primeiro dia da visita, logo após a atracação, um susto: uma fragata francesa, durante a atracação, à proa do *Cisne Branco*, realizou uma manobra perigosa e, por pouco, não atingiu seriamente o gurupés do navio, sendo retida por um rebocador que auxiliava na manobra, o qual, usando de toda sua potência, conseguiu evitar o choque que, com certeza, teria encerrado ali a participação do navio na viagem.

### *Nas Ilhas de Cabo Verde*

Da Madeira a Mindelo, nas Ilhas de Cabo Verde, o vento e os mares foram favoráveis, permitindo uma boa velejada e, principalmente, muitos exercícios para treina-

mento da tripulação. Ver o *Cisne Branco* velejar a todo pano é, sem dúvida, um espetáculo ímpar, de beleza sem precedentes. Observar a quilha cortando a água, deslizando suavemente, muitas vezes acompanhada por golfinhos, encontrar com baleias, tubarões e, em alguns trechos mais próximos à costa, tartarugas marinhas, é algo inesquecível! Da mesma forma, observar do alto dos mastros a imensidão do mar e céu, bem azuis, impressionou os olhos de quem os admirou.

Em Mindelo repetiram-se os eventos sociais alusivos à viagem, complementados por um campeonato de futebol entre as "se-

leções" do *Cisne Branco*, do *Sagres* e um selecionado local.

O entrosamento e a confraternização entre as tripulações foi completa.

Da "seleção" do *Cisne Branco*, participaram brasileiros, estrangeiros, repórteres e até velejadores brasileiros que participavam da regata, além

do apoio de uma pequena, porém "ruidosa" torcida, munida de apitos marinheiros, Bandeira Nacional e até um megafone.

O *Sagres*, com um time mais organizado, não se rendeu facilmente à "seleção" canarinho que, embora bastante amadora, conseguiu impor uma vitória de 2 a 1.

Quando, entretanto, apareceu o time dos donos da casa, a coisa foi mais séria. O selecionado local era nada mais nada menos que um time profissional, com uniforme oficial, técnico e treinamento regular, pronto para enfrentar os "temíveis" jogadores brasileiros, do país tetracampeão mundial de futebol, maior paixão nacional. Qual não foi a surpresa e a satisfação dos

---

## **Após uma semana no Rio de Janeiro, em 8 de maio de 2000, o *Cisne Branco* já suspendia, para a primeira comissão de representação do navio no exterior**

---

cabo-verdianos ao derrotarem pelo placar de 11 a 1 essa implacável seleção!

Após o jogo, só restou à "seleção" do *Cisne Branco* "comemorar" sua derrota num churrasco de confraternização à beira da praia.

### **Rumo a Salvador**

De Cabo Verde a Salvador, enfrentamos o trecho mais longo da viagem, 16 dias de mar.

Durante parte do trajeto, próximo à linha do Equador, repetiu-se a história de Cabral: calmaria. Por cerca de três dias os navios e embarcações enfrentaram a falta de vento, com a velocidade média do *Cisne Branco* oscilando entre dois e quatro nós, a todo pano.

A rotina da calma-ria, entretanto, foi quebrada pela comemoração da primeira passagem do navio pela linha do Equador, alcançando o hemisfério sul, com direito à visita do Rei Netuno e sua corte e batismo dos "neófitos". A tripulação toda

se empenhou na preparação da festa, que teve direito à divulgação de mensagens de Netuno aos neófitos pelo fonoclama, caracterização de vários membros da tripulação como Rei Netuno e membros de sua corte, além da preparação do "circuito" de batismo: rastejar com sacos nas costas, pendurar-se em cabos no convés, banho em "soluções" de batismo, etc. Tudo porém correu de forma bastante agradável, com uma grande confraternização, que acabou com almoço ao ar livre no convés.

Além desse evento, houve também a apresentação de um show com a "prata da casa", onde vários artistas do navio puderam fazer sua performance, num ambiente de descontração e alegria.

Quando passava próximo ao Arquipélago de Fernando de Noronha, o *Cisne Branco* fez contato com a Fragata *Niterói*, que realizava patrulhamento naquela área. Uma grande euforia tomou conta de todos, pois seria o primeiro navio da Marinha do Brasil a avistar o *Cisne Branco*. Nessa oportunidade, toda a tripulação subiu aos mastros e saiu às vergas para cumprimentar a *Niterói*, fazendo-nos lembrar que já estávamos próximos de casa.

Em 13 de abril, o *Cisne Branco* entrou na Baía de Todos os Santos, com salvas de canhão, saudando o primeiro porto brasileiro visitado pelo navio.

Sentimos forte emoção, pois estávamos,

após sete meses, finalmente chegando em casa. Muitos familiares foram do Rio de Janeiro para reencontrar seus entes queridos que ali chegavam, após um longo período de separação.

Ao atracarmos, fomos recebidos ao som da *Canção do Mari-*

*nheiro*, tocada pela banda do Grupamento de Fuzileiros Navais, numa cena que iria se repetir sempre em todos os portos nacionais onde o navio atracasse.

### **A Parada Naval de Cabralia**

Em 22 de abril o navio participou de uma Parada Naval na Baía de Cabralia, juntamente com o *Sagres* e todos os outros barcos que tomaram parte na travessia, além de inúmeras outras embarcações.

Ao término da Parada, demandou a cidade do Rio de Janeiro, onde iria participar de outro grande evento, no dia 30 de abril, desta vez reunindo vários navios de guerra da Marinha do Brasil e de outros países, além de

---

**A cada dia, passavam pelo convés do navio de 2 a 7 mil visitantes, numa impressionante cifra de 102 mil visitantes ao final da comissão**

---

navios a vela, como o Navio-Escola *Sagres*, Navio-Escola *Capitán Miranda* (Uruguai), Caravela *Tocorimé* (Brasil) e Caravelas *Boa Esperança*, *Espírito Santo* e *Barconauta* (Portugal). (Ver RMB 2º trim/2000 p. 296)

## COMISSÃO TRAINING 2000

Após uma semana no Rio de Janeiro, em 8 de maio de 2000, o *Cisne Branco* já suspendia para a comissão Training 2000, a primeira comissão de representação do navio no exterior.

Um grande evento náutico internacional, que reuniria navios a vela de vários países e cujo ponto alto seria a festa de comemoração da independência norte-americana em Nova Iorque, em 4 de julho.

Os portos visitados foram Salvador, Fortaleza e Belém, no Brasil, San Juan em Porto Rico, Norfolk, Perth Amboy\*, Nova Iorque, New London, Newport, Boston e Portland nos Estados Unidos e St. Thomas nas Ilhas Virgens americanas.

A preparação do navio naquela semana no Rio de Janeiro foi bastante intensa, pois precisava estar muito bem apresentável para um evento de tamanha repercussão no meio náutico internacional.

Além disso, como era a primeira vez que o navio atracava no Rio de Janeiro, o afluxo de visitantes foi muito grande durante aqueles 8 dias, tornando a semana bastante agitada para toda a tripulação.

O trajeto Rio de Janeiro – Fortaleza foi muito movimentado pois, além de ter em-

barcado um novo grupo de aspirantes para treinamento, o navio foi submetido à primeira inspeção do CIASA, exigindo uma grande preparação de toda a tripulação.

Tudo correu de forma satisfatória e, após uma curta estadia em Fortaleza, o navio partiu para San Juan, em Porto Rico.

### Em San Juan

O *Cisne Branco* atracou em San Juan em 28 de maio, em meio a uma grande festa, onde já havia cerca de 13 *Tall Ships* de outras marinhas, como Estados Unidos, Equador, Polônia, Colômbia, Venezuela, Itália, etc. Milhares de pessoas espremiavam-se no cais à espera de uma oportunidade para conhecer

os navios, dando-nos uma prévia de como seria a repercussão da presença desses navios nos outros portos dos Estados Unidos.

Em todas as cidades, as paradas navais eram acompanhadas por milhares de embarcações dos mais variados portes, num espetáculo náutico de rara beleza.

Atracados, os navios eram visitados por milhares de pessoas, interessadas em conhecer todos os detalhes das embarcações a vela, que despertam tanto o espírito de aventura e desafio nos homens do mar.

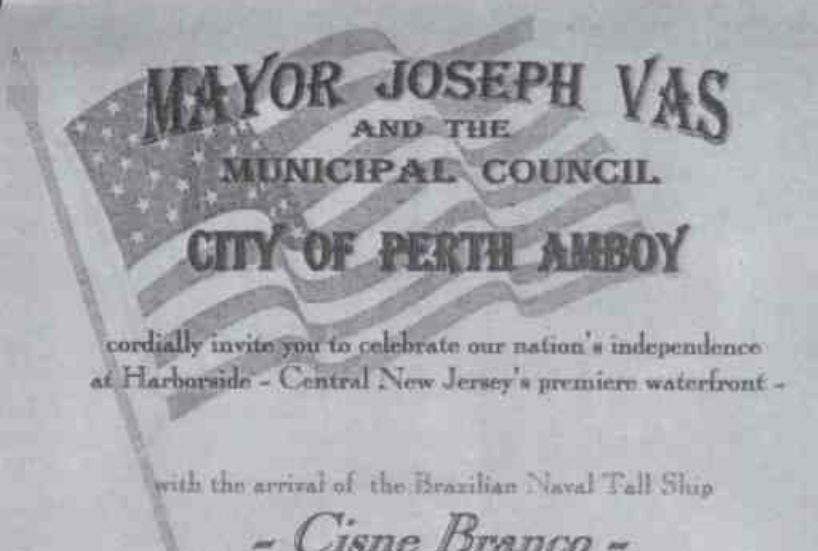
E o *Cisne Branco*, como o mais novo navio veleiro do mundo, despertava muita curiosidade, principalmente quanto à tecnologia e materiais utilizados em sua construção. A cada dia, passavam pelo convés do navio de 2 a 7 mil visitantes, numa impressionante cifra de 102 mil visitantes ao final da comissão.

---

**Ainda, nessa comissão,  
pela primeira vez o navio  
recebeu grupos de  
visitantes civis, em sua  
maioria Amigos da  
Marinha, para embarcar e  
fazer parte da viagem**

---

\* N.R.: Veja o convite do prefeito para a visita pública e sua mensagem divulgando a visita ao *Cisne Branco*.



**MAYOR JOSEPH VAS**  
AND THE  
**MUNICIPAL COUNCIL**  
**CITY OF PERTH AMBOY**

cordially invite you to celebrate our nation's independence  
at Harborside - Central New Jersey's premiere waterfront -

with the arrival of the Brazilian Naval Tall Ship

*- Cisne Branco -*

sailing into Perth Amboy for a two-day port visit before heading  
to New York Harbor for *Op Sail 2000*.

## Free Dockside Tours

July 2<sup>nd</sup> from 2:00 p.m. to 7:00 p.m.

July 3<sup>rd</sup> from 9:00 a.m. to 7:00 p.m.

*Catch the Op Sail wave at Harborside Marina - Front Street, Perth Amboy*

*Celebrate our nation's history at one of the oldest ports on the East Coast!*

A MESSAGE FROM

## HON. JOSEPH VAS, MAYOR

CITY OF PERTH AMBOY

FOR IMMEDIATE RELEASE

June 30, 2000

Contact: Mayor Vas (732) 826-7121

### *OP SAIL 2000 HEADS TO PERTH AMBOY*

PERTH AMBOY, NJ - Mayor Joseph Vas is pleased to announce that the Cisne Branco, a Brazilian Naval Tall Ship, is headed to Perth Amboy's Harborside marina for a two day port visit while en route to New York Harbor for Op Sail 2000. The ship will offer free dockside tours to the public on July 2<sup>nd</sup> from 2:00 to 7:00 p.m. and on July 3<sup>rd</sup> from 12 noon to 7:00 p.m.

*"It is with great pride that we celebrate our nation's independence by welcoming one of the Op Sail participants to our harbor for the Fourth of July weekend. We hope the public will take advantage of the free opportunity to witness this magnificent site," stated Mayor Vas.*

The Cisne Branco is a 249-foot, three-masted, fully rigged tall ship with a steel hull. Built this year, she is serving the Brazilian Navy as a sail training vessel and international representative. Fittingly, the Cisne Branco, which is decorated in all white, translates into "White Swan" in Portuguese.

She is currently in the process of making a "Commemorative Journey - 500 Years of Brazil", by sailing from Lisbon, Portugal to Rio de Janeiro, Brazil. Visitors can take in her site this weekend at Harborside marina, located along Front Street, in Perth Amboy, NJ. For directions, contact Jennifer Sciortino, Public Information Officer, at (732) 826-0290, ext. 4005.

###

Nas visitas públicas, mais que o número de visitantes, a presença de brasileiros era motivo de muita emoção. Para aqueles que deixaram o país e foram morar no exterior, encontrar um navio tão bonito, ostentando uma grande Bandeira do Brasil, no alto do penol da carangueja, causava orgulho e, não poucas vezes, chegava a levar alguns às lágrimas. Para os membros da tripulação, esses momentos, talvez, tenham sido os mais gratificantes de toda a comissão.

Visitantes ilustres não faltaram nos mais variados portos. Prefeitos, vereadores, deputados, governadores, senadores e até o ex-presidente George Bush\* estiveram a bordo, o que só serviu para engrandecer o início da história de vida do *Cisne Branco*.

#### COMISSÃO SEMANA DA MARINHA 2000

A comissão Semana da Marinha 2000 realizou-se de 20 de novembro a 18 de dezembro de 2000, sendo visitados os portos de Paranaguá, Rio Grande e Porto Alegre.

Foi uma comissão cujo objetivo era participar das comemorações da Semana da Marinha na área do 5º Distrito Naval.

O ponto alto da comissão foi a recepção ao navio organizada pelos clubes náuticos de Porto Alegre, onde centenas de barcos e lanchas dos mais variados portos, representando os principais clubes náuticos da cidade, concentraram-se ao longo das margens do Rio Guaíba e acompanharam a movimentação do navio até o porto, soando apitos e soltando fogos.

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Veleiros /; *Cisne Branco* (NVe); Nossa Capa;

\* N.R.: Veja RMB 4º trimestre/2000 pág. 351.

**Jamais em portos brasileiros o *Cisne Branco* recebeu tão calorosa recepção. Em Porto Alegre, em 4 dias de estada no porto, o navio foi visitado por mais de 6 mil pessoas.**

Ainda, nessa comissão, pela primeira vez o navio recebeu grupos de visitantes civis, em sua maioria Amigos da Marinha, para embarcar e fazer parte da viagem, numa experiência inédita e extremamente positiva para a divulgação do trabalho, dos valores e das tradições navais da Marinha do Brasil.

#### COMISSÃO ASPIRANTEX VELA I

A comissão Aspirantex Vela I foi a primeira voltada exclusivamente para o treinamento de aspirantes da Escola Naval. Foi uma oportunidade de o navio traçar os objetivos e estratégias para o adestramento dos aspirantes. Num período de seis semanas, entre janeiro e fevereiro de 2001, grupos de 30 a 35 aspirantes revezaram-se semanalmente no navio, a fim de serem submetidos a treinamento no mar.

Atividades marinheiras foram exaustivamente realizadas, como soltar e ferrar velas, içar e caçar o pano, braceio dos mastros, manobras do navio a vela (Homem ao mar, virar em roda, etc.), além da feitura de nós e voltas e noções básicas de navegação astronômica, vozes de manobra, vigilância, etc. A cada grupo que desembarcava, podia-se sentir que aquele curto período foi extremamente proveitoso para a formação daqueles futuros oficiais.



O VELEIRO CISNE BRANCO  
Foto: Revista Offshore



1

## CISNE BRANCO

### PRIMEIROS MOMENTOS DE VIDA

1 - Em cumprimento ao Cerimonial Marítimo, a tripulação embarca, o Pavilhão Nacional é içado pela primeira vez e só então o comandante pisa em seu convés recebendo as honras de estilo.

2 - Tripulantes holandeses deixam o navio em Lisboa em 4/2/2000.

3 - Comandante do navio, Capitão-de-Mar-e-Guerra José Sadi Cantuária, é recebido a bordo pela primeira vez pelo imediato, Capitão-de-Fragata Alberto Piovesana Júnior em 4/2/2000.

4 - Assinatura dos documentos do recebimento em 4/2/2000. Na mesa e/d: imediato, Diretor do Estaleiro para vendas nas Américas, Pierre Van De Calseide, Comandante e Engenheiro Carel Meijers.



2



3



4



❶ – Brunch em Portland para as crianças pobres de Natal. (R.G. Norte - Brasil)

❷ – Ex-presidente George Bush e netos em Portland (veja RMB 4/00, p. 351)

❸ – Almoço no Rio de Janeiro aos ex-Comenchs em 10/11/2000

❹ – Painel de cristal no acesso à Praça-d'Armas (Comandante e Adido Portugal, CMG Marcos Perdigão Bernardes, em 4/2000)

Fotos: Album do navio

## AINDA O CISNE BRANCO





Above, a statue of Eugene O'Neill as a small boy, with the U.S. Coast Guard barque Eagle, right, and the Cisne Branco, to the left. The ships were docked at City Pier in New London.

TIM MARTIN / The Day  
Sunday, July 16/2000

# O CISNE BRANCO Pelo mundo:

❶ – No City Pier de New London em 16/7/2000 sob as vistas de Eugene O'Neill (Foto: Jornal *The Day*)

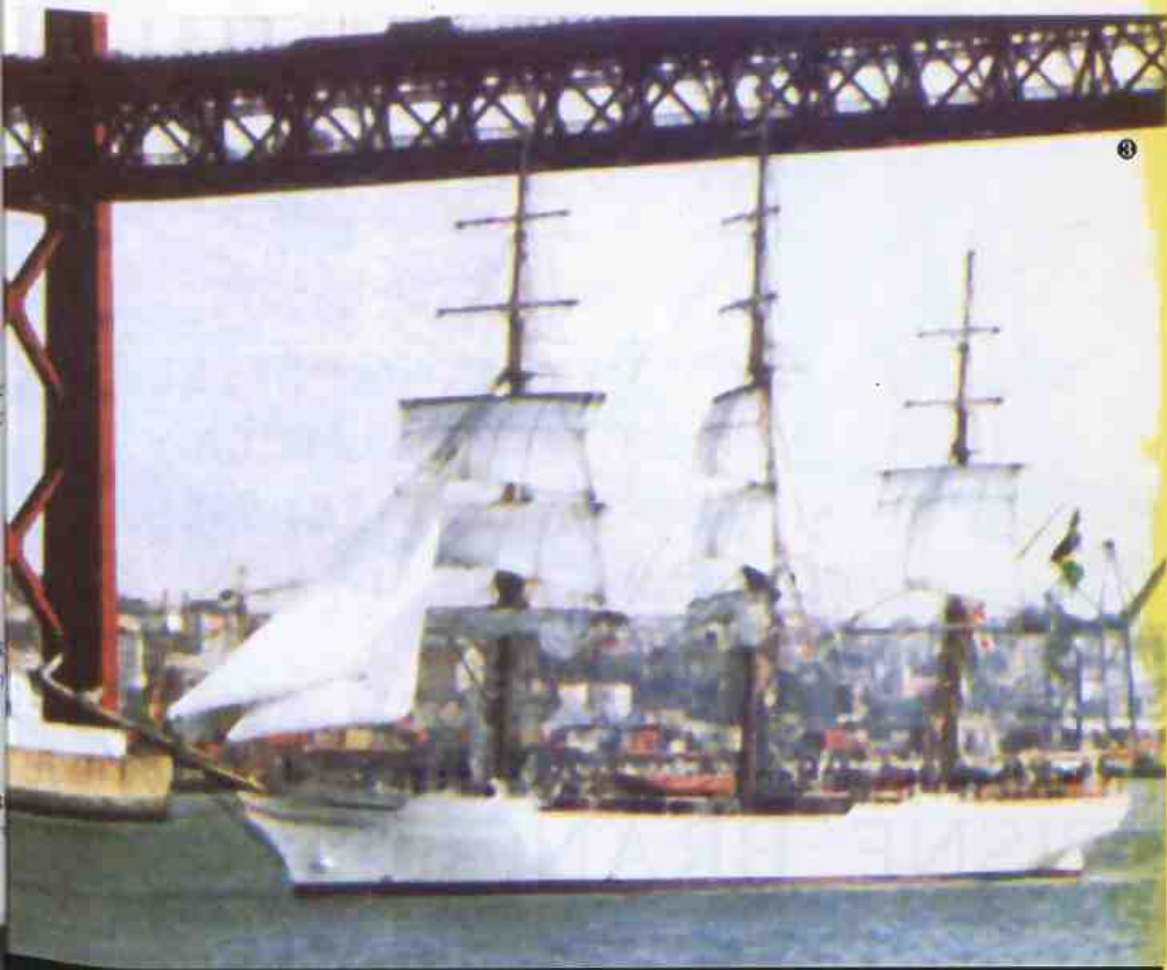
❷ – Público de New London acorre ao Cisne Branco (Foto: Jornal *The Day*)

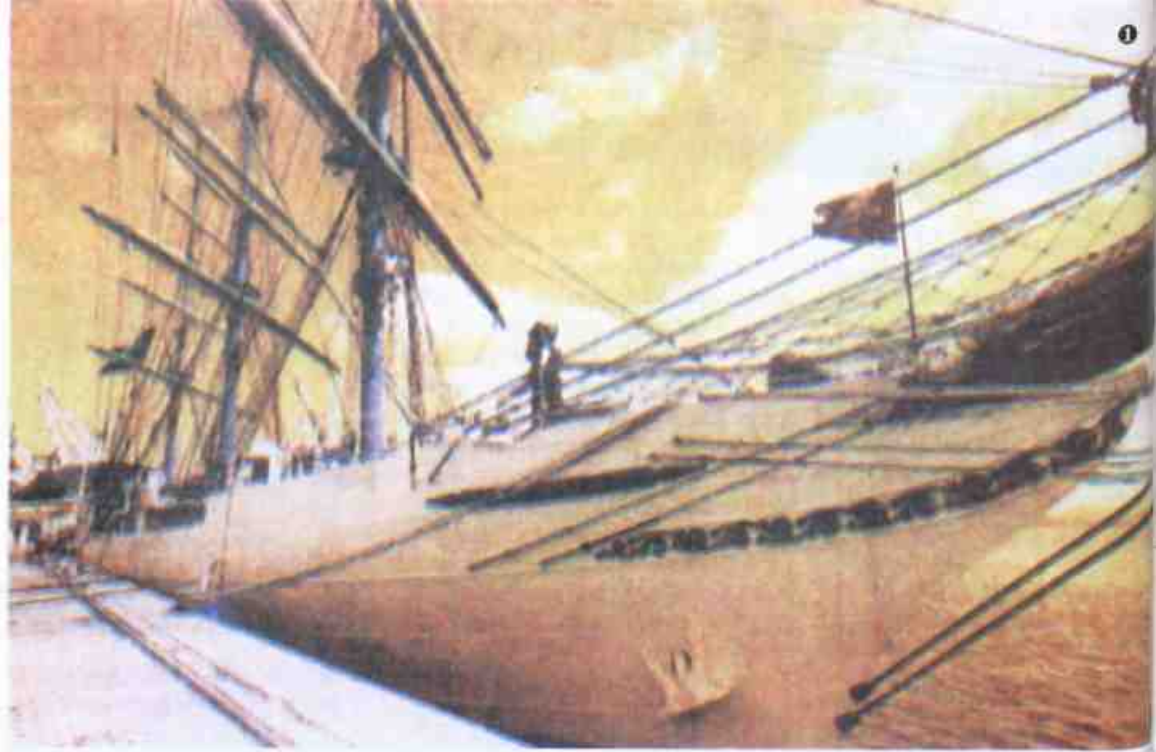
❸ – Passando sob a ponte sobre o Rio Tejo, em Lisboa, em 8/3/2000 – (Foto: *Revista da Armada*)

❹ – Liderando a coluna ao entrar na Baía de Portland – (Foto: *Portland Press Herald* de 29/7/2000)



Above, lines form at City Pier for OpSail visitors to board the Cisne Branco in New London. ROBERT PATTERSON / The Day 16 Julho / 2000





# CISNE BRANCO PELO BRASIL



❶ - Em Paranaguá (Foto: Jornal *O Estado do Paraná*, Curitiba, de 24/11/2000)

❷ - Chegando a Porto Alegre (Foto: Jornal, *Zero Hora* de 10/12/2000)

❸ - Em Rio Grande (Foto: Jornal *Folha da Cidade* de 30/11/2000)

❹ - No Rio de Janeiro durante a Parada Naval em comemoração aos 500 anos do descobrimento do Brasil (Foto: *No Mar* de 20/4/2000)





**BRASIL PELA PRIMEIRA VEZ** – Chegando a Salvador, após a sua primeira travessia do Atlântico, durante as comemorações dos 500 anos do descobrimento do Brasil

**NO LITORAL DE SANTA CATARINA** – Ferrando o pano sob ventos de 60 a 80 km/h que castigou o navio por mais de duas horas. (Fotos: Álbum do navio)



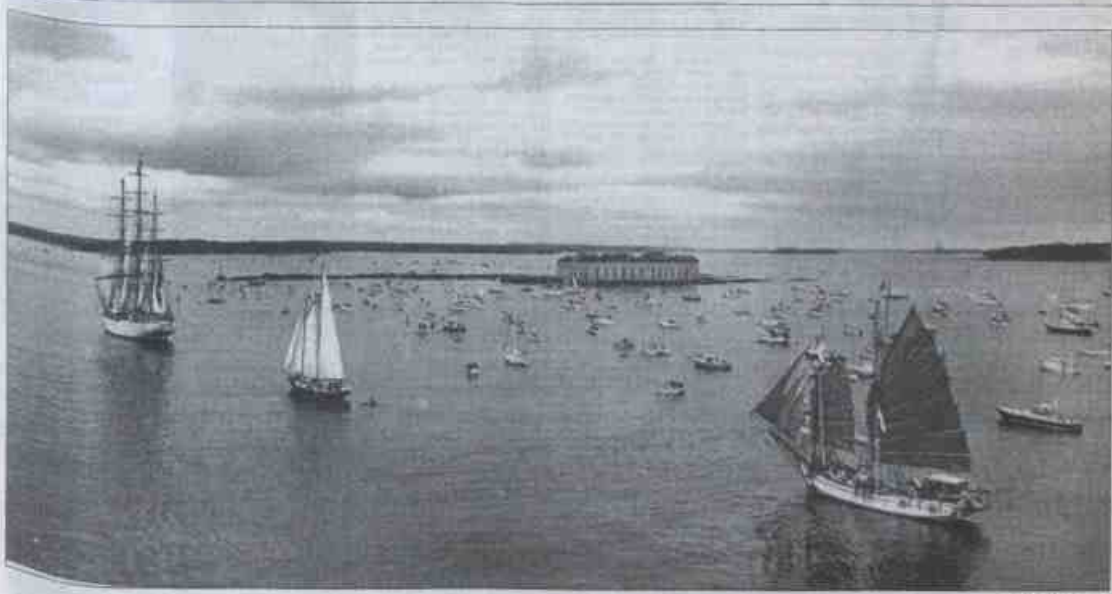
# CISNE BRANCO NA IMPrensa MUNDIAL E NACIONAL

Jornal: PRESS HERALD - PORTLAND, EEUU

ESTABLISHED 1841  
*Local & State*

Comics / 30  
Entertainment / 60  
Out of Area / 80

**B**



A PROCESSION TO BEHOLD



## Chega a Rio Grande hoje navio "Cisne Branco"

Rio Grande recebe hoje o novo veleiro "Cisne Branco", da Marinha do Brasil, construído na Holanda especialmente para as comemorações dos 500 anos do descobrimento do Brasil. O veleiro tem 48 metros de calado e 79 metros de comprimento. Foi construído em metal, com revestimento de madeira, e tem molde e toda a estrutura necessária para navegação a vela.

Trata-se de uma nave de representação da Marinha em eventos internos e externos, que ficará aberto à visitação pública durante o período em que estará atracado no Porto Novo, de hoje até o dia 7 de dezembro, das 14 às 18h. O 5º Instituto Naval também recebe hoje a visita da comandante da Marinha, almirante de esquadra Sérgio Chaves de Brito, no comando do navio.



## GERAL

ZELMO BUENA

PORTO ALEGRE, QUARTA-FEIRA, 23 DE NOVEMBRO DE 2000

## PORTO ALEGRE

### Veleiro é atração no porto

*Cisne Branco está aberto à visitação até quarta-feira*

Quem quiser conhecer o maior e mais moderno veleiro do Brasil tem até esta quarta-feira para ir ao cais do porto em Porto Alegre.

O Cisne Branco, pertencente à Marinha, foi construído na Holanda e chegou ao país nas comemorações dos 500 Anos do Descobrimento. A visita à Capital faz parte da Semana da Marinha. Ontem, mais de 3 mil de pessoas visitaram a embarcação.

O veleizador gaúcho Humberto Blatter, 40 anos, foi um dos últimos visitantes a entrar ontem no barco, às 17h. Entretanto, Blatter levou a família para provar o dia em que teve a oportunidade de navegar no Cisne Branco durante três noites e quatro dias. A viagem foi do Porto de Paranaguá até Rio Grande.

Este gaúcho é um orgulho para o Brasil e a vela.

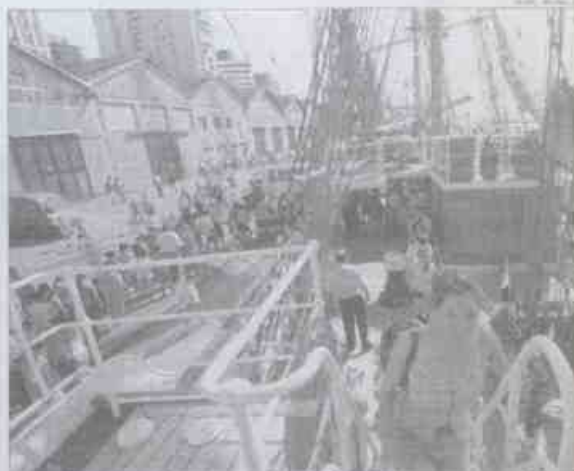
Além de conhecer o barco, os visitantes poderão conversar com a tripulação e saber histórias sobre sua funcionamento e sobre a Marinha. Réplica dos últimos Clippers, embarcações do século 19, o Cisne Branco lembra um navio à vela, mas apenas por fora. No seu inte-

rior, o veleiro mostra por que está na fileira dos barcos mais modernos. São três cômodos que abrigam mais de 20 camarotes individuais e cômodos, salão para recepções e até chapelaria. A embarcação, com 76 metros de comprimento, tem três masts fabricados em aço e divididos em três seções. O mastelão deles chega a quase 90 metros.

Uma das funções é representar o Brasil.

A tripulação fixa é de 51 marinheiros, mas podem ser acolhidos outros 33 passageiros ou convidados. Conforme o comandante, capitão-de-mar-e-guerra José Sadi Camargo, a embarcação tem como uma de suas funções representar o país. Pouco depois de chegar ao Brasil, o Cisne Branco participou, nos Estados Unidos, de uma exposição dos maiores veleiros do mundo.

Durante cinco meses, o barco passou por oito portos americanos e recebeu 202 mil visitantes. Outro importante papel é o de ser um local de formação de pessoal profissional da Marinha. Além do Cisne Branco, a Marinha está exposta no Cais o navio hidroavião Comandante Vazilla e o patrulha Interveinto.



Curiosidade: mais de 3 mil pessoas visitaram ontem o veleiro mais moderno do Brasil

### SERVIÇO

- O QUE: Visitação ao Cisne Branco
- HORÁRIOS: hoje, das 14h às 18h. Amanhã, quarta-feira, das 14h às 20h.
- ONDE: Cais do Porto

### CORREÇÃO

O Cisne Branco estará aberto à visitação em horários diferentes todos os dias, quarta-feira. Veja serviço ao lado, anteriormente publicado na edição de ontem. O horário correto já está publicado nesta Marinha.



Ralph Weiss of Newport stands next to the Spanish Navy Cross and proclamation he was awarded for helping the crew of the Spanish Tall Ship Juan Sebastián de Elcano in 1876.

## When ship needed help, he stood tall

■ The Spanish Tall Ship Juan Sebastián de Elcano, which arrives in Newport today, would not have been able to take part in the Balmain Fall Parade of Tall Ships in New York City if not for the efforts of retired Navy's midr. Ralph Weiss of Newport.

By M. Catherine Carahan  
Newport

**NEWPORT** The 170-foot Juan Sebastián de Elcano of Spain sailed a special journey to the United States when she arrived in Newport today.

Spain was able to make a port of call in Newport because of the efforts of the city of Newport, N.Y. Mayor Thomas DiNapoli and the city's mayor, John J. Russo, who arranged for the ship to be in Newport for the parade.

The ship was in Newport for the parade on July 4, 1999, and the city of Newport was able to make a port of call in Newport because of the efforts of the city of Newport, N.Y. Mayor Thomas DiNapoli and the city's mayor, John J. Russo, who arranged for the ship to be in Newport for the parade.

It was the city of Newport that helped the ship to be in Newport for the parade. The ship was in Newport for the parade on July 4, 1999, and the city of Newport was able to make a port of call in Newport because of the efforts of the city of Newport, N.Y. Mayor Thomas DiNapoli and the city's mayor, John J. Russo, who arranged for the ship to be in Newport for the parade.

The ship was in Newport for the parade on July 4, 1999, and the city of Newport was able to make a port of call in Newport because of the efforts of the city of Newport, N.Y. Mayor Thomas DiNapoli and the city's mayor, John J. Russo, who arranged for the ship to be in Newport for the parade.

The ship was in Newport for the parade on July 4, 1999, and the city of Newport was able to make a port of call in Newport because of the efforts of the city of Newport, N.Y. Mayor Thomas DiNapoli and the city's mayor, John J. Russo, who arranged for the ship to be in Newport for the parade.



The *Cara Blanca*, a 295-foot, three-masted tall ship from Brazil, prepares to dock at the State Pier in Newport Tuesday. It arrived in town Sunday.

## Residents climb aboard Tall Ship

Daily News Staff

**NEWPORT** The second of two days of Tall Ship weekend in Newport is a busy one as visitors flock to the harbor.

The *Cara Blanca*, a 295-foot, three-masted tall ship from Brazil, prepares to dock at the State Pier in Newport Tuesday. It arrived in town Sunday.

■ Tall Ships weekend in Newport

Page 82

The *Cara Blanca*, a 295-foot, three-masted tall ship from Brazil, prepares to dock at the State Pier in Newport Tuesday. It arrived in town Sunday.

## DAILY NEWS

Newport

EUA



**TALL MASTS** The crew of *Cara Blanca* of Brazil is busy with the ship's arrival in Newport today. The ship is docked at the State Pier in Newport.



# ZERO HORA

Ano 37, N. 1289 PORTO ALEGRE, DOMINGO, 10 DE DEZEMBRO DE 2000 R\$ 2,00

38

GERAL

ZERO HORA

MANEIRA

## Capital recebe Cisne Branco

Chegada de um dos maiores veleiros do mundo em 17 dias de viagem



A noite e o dia: o embarcamento chegou ao litoral em 17 dias e um tempo tranquilo de três dias.

Uma procissão fluvial com cerca de 50 embarcações recepcionou na manhã deste sábado um dos maiores veleiros do mundo na chegada a Porto Alegre.

Colado aos muros principais, o Cisne Branco ficou atracado no porto da Capital até o dia 14 e poderá ser visto de graça.

### SERVIÇO

- O QUE:** visita ao maior Cisne Branco.
- ONDE:** no porto de Porto Alegre.
- QUANDO:** em 13 de dezembro, das 14h às 18h.
- QUANTO:** grátis.

Marinha, o Hércules, além de duas embarcações da Capitania do Rio. Para os, um momento importante do evento.

O espetáculo também é aberto às pessoas na praia da Capital, desde a Zona Sul, Avenida Itália de Niterói até o Litoral de Guaiabos. O caso do porto chegou a ser proibido para o trânsito de veículos. Ao se aproximar do porto, o Cisne Branco despiu suas velas brancas para atrair sua chegada. O velero chegou ao porto em 17 dias e uma procissão fluvial recebeu pelo litoral de Porto Alegre.

## Nome significa feliz invasão

O Cisne Branco foi construído na Holanda sob o comando de Marthea e chegou ao Brasil em fevereiro deste ano. Sua viagem inaugural foi realizada na fregata dos SWA.

A chegada do maior veleiro do mundo ao Brasil foi comemorada em todo o país. Os festejos ocorreram no Centro Aldeias do bairro Europa que se estende do Pedra-Queimada até o Litoral. O Cisne Branco saiu de Lissabon, em Portugal, em 19 de março e chegou à Bahia em 12 de abril, chegando de agosto à cidade brasileira que participou da festa comemorativa. O nome, Cisne Branco, é escolhido em uma referência ao seu veleiro, significando a paz e a harmonia. Com 78 metros de comprimento e 10,2 metros de largura, o veleiro é o maior do mundo com 17 velas.

Sua viagem principal tem de cerca de 100 dias. Em sua viagem, o veleiro percorre o litoral do Brasil. O veleiro também visitará outros pontos turísticos e de lazer do Brasil.

A chegada do maior veleiro do mundo ao Brasil foi comemorada em todo o país. Os festejos ocorreram no Centro Aldeias do bairro Europa que se estende do Pedra-Queimada até o Litoral. O Cisne Branco saiu de Lissabon, em Portugal, em 19 de março e chegou à Bahia em 12 de abril, chegando de agosto à cidade brasileira que participou da festa comemorativa.

Os festejos ocorreram no Centro Aldeias do bairro Europa que se estende do Pedra-Queimada até o Litoral. O Cisne Branco saiu de Lissabon, em Portugal, em 19 de março e chegou à Bahia em 12 de abril, chegando de agosto à cidade brasileira que participou da festa comemorativa.

O maior veleiro do mundo chegou ao porto de Porto Alegre em 17 dias e uma procissão fluvial recebeu pelo litoral de Porto Alegre.

## ZERO HORA

Porto Alegre

10 de dezembro de 2000

## NAVIO-VELEIRO "CISNE BRANCO" COMPLETA SEU 1.º ANIVERSÁRIO

Em 1999, o maior veleiro do mundo chegou ao Brasil. O Cisne Branco foi construído na Holanda sob o comando de Marthea e chegou ao Brasil em fevereiro deste ano. Sua viagem inaugural foi realizada na fregata dos SWA.



A chegada do maior veleiro do mundo ao Brasil foi comemorada em todo o país. Os festejos ocorreram no Centro Aldeias do bairro Europa que se estende do Pedra-Queimada até o Litoral. O Cisne Branco saiu de Lissabon, em Portugal, em 19 de março e chegou à Bahia em 12 de abril, chegando de agosto à cidade brasileira que participou da festa comemorativa.

## BRASIL: "LITIGIUM" REBUCA O DIQUE FLUJANTE "ATOSOPENA"

No dia 11 de dezembro, o Conselho de Administração do Banco de Investimentos do Estado de Pernambuco (BIEPE) decidiu não aceitar a oferta de compra do Banco de Investimentos do Estado de Pernambuco (BIEPE) para o Banco Nacional de Negócios (BNB).

O BNB anunciou a aquisição do Banco de Investimentos do Estado de Pernambuco (BIEPE) para o Banco Nacional de Negócios (BNB).

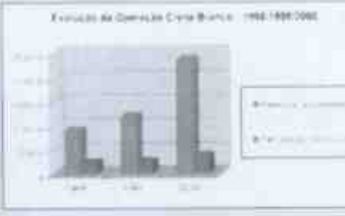


Esta semana marcou o primeiro aniversário do maior veleiro do mundo. O Cisne Branco foi construído na Holanda sob o comando de Marthea e chegou ao Brasil em fevereiro deste ano. Sua viagem inaugural foi realizada na fregata dos SWA.

## CERCA DE 240.000 JOVENS PARTICIPAM DA OPERAÇÃO CISNE BRANCO

A chegada do maior veleiro do mundo ao Brasil foi comemorada em todo o país. Os festejos ocorreram no Centro Aldeias do bairro Europa que se estende do Pedra-Queimada até o Litoral. O Cisne Branco saiu de Lissabon, em Portugal, em 19 de março e chegou à Bahia em 12 de abril, chegando de agosto à cidade brasileira que participou da festa comemorativa.

A chegada do maior veleiro do mundo ao Brasil foi comemorada em todo o país. Os festejos ocorreram no Centro Aldeias do bairro Europa que se estende do Pedra-Queimada até o Litoral. O Cisne Branco saiu de Lissabon, em Portugal, em 19 de março e chegou à Bahia em 12 de abril, chegando de agosto à cidade brasileira que participou da festa comemorativa.



Em seu 20.º aniversário, o maior veleiro do mundo chegou ao Brasil. O Cisne Branco foi construído na Holanda sob o comando de Marthea e chegou ao Brasil em fevereiro deste ano. Sua viagem inaugural foi realizada na fregata dos SWA.

**NOMAR**  
n.º 708  
20 de abril de 2000

# Cisne Branco atraca no porto



**PRESENCIA** - O navio Cisne Branco chegou ao porto de Paranaguá em 1850. O navio foi construído em 1849 na cidade holandesa de Amsterdã. O navio foi construído em 1849 na cidade holandesa de Amsterdã. O navio foi construído em 1849 na cidade holandesa de Amsterdã.

**SALA ÚTIL DO CUMP**  
Médicos chamados pelo telefone público



**SEMPRAC**  
Lâmpadas somente no momento dos vôos



**COER**  
Esporte no bairro Hidráulica

# Cisne Branco atraca em Paranaguá

O ESTADO DO PARANÁ

*Veículo que chegou ontem ao Porto do PR é uma réplica do Clipper de 1850*

Carla Vigan

Um navio de três mastros, o Cisne Branco, chegou ao porto de Paranaguá, estado do Paraná, em 1850. O navio foi construído em 1849 na cidade holandesa de Amsterdã. O navio foi construído em 1849 na cidade holandesa de Amsterdã. O navio foi construído em 1849 na cidade holandesa de Amsterdã.



O navio, que pertence à Marinha Brasileira, foi construído na Holanda e recentemente fez a viagem de Lisboa a Curitiba.



Do navio José Sadi Custódia e o navio Cisne Branco, que pertence à Marinha Brasileira.

O navio de três mastros, o Cisne Branco, chegou ao porto de Paranaguá, estado do Paraná, em 1850. O navio foi construído em 1849 na cidade holandesa de Amsterdã. O navio foi construído em 1849 na cidade holandesa de Amsterdã. O navio foi construído em 1849 na cidade holandesa de Amsterdã.

50% de desconto no taxa de adesão Viagem TV

Cine Claret - Indica as melhores opções de lazer

Assine a Folha, a melhor informação, o melhor preço e a melhor qualidade. Fone: 233-1224

Atenção: O navio Cisne Branco chegou ao porto de Paranaguá em 1850. O navio foi construído em 1849 na cidade holandesa de Amsterdã. O navio foi construído em 1849 na cidade holandesa de Amsterdã.

O navio de três mastros, o Cisne Branco, chegou ao porto de Paranaguá, estado do Paraná, em 1850. O navio foi construído em 1849 na cidade holandesa de Amsterdã. O navio foi construído em 1849 na cidade holandesa de Amsterdã.

# The Providence Journal

EAST BAY EDITION

## Early arrival only whets visitors' appetites for tall ships



LOOKING UP: Seaman's Cove, E. of Southwick Ave. in Providence, Rhode Island, is the home of the 17th-century wooden sailing ship, the *Cisne Branco*, which is the oldest of its kind in the world. The ship is the only one of its kind in the world. The ship is the only one of its kind in the world. The ship is the only one of its kind in the world.



# A NOTICIA



Abd I - Nº 0351

Massachusetts - USA - Quarta-feira - 18 e 25 de julho de 2000 - e-mail: jrnnoticia@aol.com

## Veleiro brasileiro chega a Boston para o Sail 2000

O Cisne Branco foi construído para comemorar os 500 anos do descobrimento do Brasil. Página 5

Marcando os eventos do milênio, o Sail Boston 2000 será encerrado na próxima sexta. A celebração dos 500 anos do descobrimento do Brasil é celebrada com a participação de 120 navios, representando 35 países. Domingo 17, muitos navios partem, mas outros, inclusive o veleiro brasileiro Cisne Branco, já aportaram no Back Bay Cruise Terminal. Página 5.

**Semestre mais quente em 100 anos**

A Agência Nacional Oceânica e Atmosférica (NOAA) informou que os seis primeiros meses do ano 2000 foram os mais quentes nos Estados Unidos em



# OS MILITARES E A POLÍTICA DURANTE A REPÚBLICA

## Parte XXXVI

Prudente José de Moraes Barros e Canudos

4ª Expedição

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

---

### SUMÁRIO

- A reorganização da tropa
- A Primeira Brigada
- Parte do Comandante da Primeira Brigada
- O comboio
- Privações
- O assalto de 18 de julho
- Parte de Combate do Comandante General Artur Oscar sobre o assalto
- Comentários de Tristão de Alencar Araripe
- A remoção dos feridos
- A Bahia, o Brasil e a realidade
- A Brigada Girard
  - Euclides da Cunha, âncora do Exército?*
  - De volta à Brigada Girard*
- O Marechal Carlos Machado de Bittencourt
- O período de transição na frente de Canudos
- O Tenente-Coronel Siqueira de Menezes
- Antônio, o Beatinho
- O fim da luta

No alto da Favela encontrava-se "prisioneira" toda a 1ª Coluna da 4ª Expedição. A chegada da 2ª Coluna do General

Savaget, ao varar o bloqueio dos jagunços a fim de atender ao apelo de Artur Oscar por socorro imediato, salvou a Expedição,

apesar de todas as vicissitudes por que iria passar.

Em cerca de "cinco mil soldados, mais de novecentos entre feridos e mortos, mil e tantos animais de montada e tração, centenas de cargueiros." Fora impossível, mesmo, improvisar uma organização imediata à tropa. Faltava espaço. E o fogo do inimigo, bem posicionado em trincheiras naturais, cruzava sobre o alto da Favela.

"A primeira coluna tivera naquele dia – **28 de junho de 1897** – 524 homens fora de combate, que, com 75 da véspera, somavam 599 baixas. A segunda ligara-se-lhe desfalcada de 327 combatentes (...). Fora sem-número de estropiados, exauridos das marchas, sem-número de famintos (...)."<sup>1</sup>

As comunicações com a "base" em Monte Santo estavam, na prática, cortadas pelos conselheiristas; restava o caminho do Rosário, onde o inimigo fazia-se sempre presente.

A 5ª Brigada, sob o comando do Coronel Serra Martins, que recebera a incumbência de salvar o comboio, sob a



General Sivaget  
Comandante da 2ª Coluna

Coronel Serra Martins  
Comandante da 5ª Brigada



proteção do 5º Batalhão de Polícia da Bahia, pagou o seu preço, com a perda de 14 homens. O 5º de Polícia tivera 45 baixas. O lamento maior seria o de que a 5ª Brigada não conseguira cumprir, a contento, a missão recebida: "o comboio reconquistado chegara reduzidíssimo, ficando mais da metade das cargas em poder dos sertanejos, ou inutilizada; a tropa perdera munições de inestimável valor na emergência e ao mesmo tempo os aparelhos com cerca de quatrocentos e cinquenta mil cartuchos."<sup>2</sup>

As agruras cresciam para os conquistadores da Favela. A munição de boca fora verificada, no dia 29, ser insuficiente para alimentar a 1ª Coluna, "já abatida por uma semana de alimentação reduzida. A 2ª, embora mais bem avitualhada, não tinha por sua vez garantido o sustento por três dias, depois de o reparar com a outra."<sup>3</sup>

\*  
\* \*

1 CUNHA, Euclides da. *Os Sertões* (campanha de Canudos), 22ª edição, Livraria Francisco Alves: Rio de Janeiro; 1952, p. 378.

2 Idem.

3 CUNHA, Euclides da. Op. cit., p. 379.

4 Idem, p. 380.

Parece-me extremamente difícil imaginar a odisséia desses soldados; difícil não é a melhor palavra, mas sim quase impossível. Todavia feridos, mortos de fome, sob o fogo do sertanejo, que a cavaleiro não conseguiram ser vistos, não se traduziram na desesperança. Para aqueles educados nas lições da disciplina e sob o amparo das virtudes militares fica menos difícil a compreensão da capacidade de mando, da coragem, da abnegação daquela oficialidade e dos comandantes que acabaram por permitir a continuação da luta até os momentos finais.

O General Artur Oscar – criticado negativamente, com razão, à *posteriori*, por comentaristas e alguns camaradas, por não haver inovado e cometido o mesmo erro dos comandantes que o antecederam – de marchar sobre Canudos sem a preocupação maior em organizar a linha de abastecimento – teve a seu favor o mérito de dividir com seus comandados as privações e resistir às pressões, sobretudo políticas, para

que sabsse da imobilidade em que se encontrava e, inconseqüentemente, atacasse o inimigo. Habitado à guerra no Rio Grande do Sul, mais do que qualquer outro, esse seria seu desejo. Porém, conduzia um exército de homens combalidos fisicamente, contra o jagunço bem protegido, alimentado e municiado, aliado à coragem fruto do fanatismo.

\*  
\* \*

A tropa, já a **29 de junho**, começara a reorganizar-se, a enterrar os mortos e estabelecer, embora precariamente como não poderia deixar de ser, um hospital de sangue.

Em termos militares, a expectativa volveu-se para a artilharia. Aquele “montão de casebres” não poderia resistir a um bombardeio continuado dos canhões, colocados em posição privilegiada no alto da Favela. Afinal, seria uma concentração de fogo de 19 peças modernas. Entretanto, o canhoneio não surtiu o efei-



General Arthur Oscar de Andrade Guimarães

5N.A.: Euclides da Cunha usou cerca de 90 expressões para designar Canudos. Outras, entre aspas, aparecerão adiante. Sobre essas expressões, ver LITRETO, Oliveiros., in *Canudos, visões e revisões*, ao transcrever colaboração de Olímpio de Souza Andrade, p. 201.

to desejado sobre o "casario de taipa". O objetivo passou, então, a ser a igreja nova, que se constituíra em baluarte para os atiradores do sertão. O Withworth 32, a "matadeira", foi conteirado para o novo alvo. Porém, os tiros sempre longos não conseguiram enquadrá-lo. Por seu turno, o fogo dos jagunços aumentava diariamente e, com ele, as baixas na tropa.

A munição aproximava-se do fim. A fome rondava o acampamento, agora que a tropa recebia apenas rações de farinha e sal.

**Registra o Coronel Dantas Barreto em seu livro *Última Expedição a Canudos*:** "Seja, porém, como for, no dia 30 de junho as forças estavam bem dispostas; a artilharia podia continuar a bombardear Canudos durante algumas horas ainda; em seguida era possível levar um ataque à cidadela. Havia, para isto, a melhor disposição dos comandantes das colunas, brigadas e corpos e dos oficiais subalternos e dos soldados, cuja aspiração predominante era atingir o Vaza-Barris, que lhes representava a abundância de que se achavam privados, numa posição acanhada, enfiada por toda a parte, sem capacidade para dois quanto mais para perto de seis mil

homens."<sup>6</sup> Esta foi a sugestão apresentada por alguns oficiais superiores e recusada pelo General Artur Oscar, "acreditando que de Monte Santo, em breve, chegaria um comboio de gêneros alimentícios, como lhe afiançara o deputado do Quartel-Mestre-General e só então, depois de três dias de ração completa, investiria sobre o baluarte do Conselheiro."<sup>7</sup> O comandante da Expedição entendia que fal-

tava a necessária higidez à tropa para tão difícil empreitada. No entanto, ocorreu que tendo ordenado, no dia 30, à brigada do Coronel Medeiros ir ao encontro do almejado comboio a fim de dar-lhe proteção, ela não o encontrou, quer nas baixas ou em Monte Santo, para onde prosseguiu.

A fome crescia e com ela as aflições de todos. A cada dia aumentavam as privações. "A partir de 7 de julho, cessou a distri-

buição de gêneros aos doentes."<sup>8</sup>

É de imaginar-se o quão difícil era para a oficialidade, nesta situação de extrema penúria, manter a disciplina. Alguns casos de deserção ocorreram. Os desertores preferiam arriscar a vida enfrentando os tiros dos jagunços e a aridez do terreno do que perecerem pela fome.

---

---

**A munição aproximava-se do fim. A fome rondava o acampamento, agora que a tropa recebia apenas rações de farinha e sal. Alguns casos de deserção ocorreram. Os desertores preferiam arriscar a vida enfrentando os tiros dos jagunços e a aridez do terreno do que perecerem pela fome.**

---

---

\* N.R.: Veja RMB 2º trimestre/2001 p.96.

6 LITRETO, Oliveira. *Canudos, visões e revisões*. Biblioteca do Exército Editora: Rio de Janeiro, 1998, p. 113.

7 CUNHA, Euclides da. Op. Cit., p. 384. Apud BARRETO, Dantas (Coronel). *Última expedição a Canudos*.

8 Idem, p. 387.

“Por um contraste irritante, os adversários, batidos em todos os combates<sup>9</sup>, afiguravam-se fartamente abastecidos, ao ponto de aproveitarem apenas nos comboios assaltados a munição de guerra”<sup>10</sup>. É que as mantas de carne-seca, o café, o açúcar, a farinha eram encontrados queimados, misturados com a cinza. Ignorava-se o porquê desse procedimento. Talvez algo místico, pois apesar dos suprimentos que recebiam, comida nunca seria em demasia. É verdade, registram os cronistas, que o sertanejo era habituado, ao longo da vida e dos prolongados estí-  
os, a viver com a parcimônia de comida e água. Esse costume “os nossos soldados não podiam tê-lo”<sup>11</sup>.

“Era natural que uma semana depois da ocupação do morro se generalizasse o desânimo. A própria artilharia, verificando-se a ineficácia do canhoneio e a necessidade de poupar a munição reduzida, apenas atirava, certos dias, dois ou três tiros longamente espaçados...”<sup>12</sup>

#### A PRIMEIRA BRIGADA

A sorte da Expedição estava nas mãos da 1ª Brigada que fora dar cobertura ao comboio, mas que dela ninguém tinha notícias.

Os autores, em sua maioria, são concordes em que se a marcha da coluna de abas-

tecimento houvesse sido cortada nas proximidades do Rosário ou do Angico, a expedição estaria perdida. Este deveria também ser o pensamento dos chefes.

A 4ª Expedição parecia aproximar-se da derrocada. “Somente o prestígio de alguns chefes de corpos a salvavam da desorganização completa”<sup>13</sup>.

O General Artur Oscar agora não poderia mover-se. Esta imobilidade, ironicamente, contrastava com suas qualidades de guerreiro nas campanhas do Sul e sua própria índole. Traça-lhe o perfil Euclides da Cunha: “Ir-

requieto e ruidosamente franco; encarando a profissão das armas pelo lado cavalheiresco e tumultuoso; quase fanfarrão, embora valente, no relatar façanhas de pascar; encontrando sempre nas conjunturas mais críticas uma frase explosiva, que as sublinha com traço vigoroso de jovialidade heróica, num calão pitoresco e incisivo; patenteando sempre, insofridas, todas as impaciências e todos os arrojos de um temperamento nervoso

e forte”. Pois o general, ante o meio e a peculiaridade da situação, “se transmuda, e, com espanto dos que o conhecem, só tem uma tática – a imobilidade.

“Resiste; não delibera.

“Não combate o inimigo; cansa-o. Não o vence; esgota-o”<sup>14</sup>.

---

---

## A 4ª Expedição parecia aproximar-se da derrocada. Somente o prestígio de alguns chefes de corpos a salvavam da desorganização completa

---

---

*Euclides da Cunha*

9 N.A.: Era esse o teor das ordens do dia que relatavam os assaltos à Favela repelidos pelas tropas. Mas parece haver, no caso, certa dose de ironia de Euclides da Cunha.

10 CUNHA. Op. Cit. p. 387.

11 Idem, p. 388.

12 Idem, p. 390.

13 Idem.

14 Ib.

Porém, no seu íntimo, com a intuição – não percebida pelos que o cercam – que é apanágio dos chefes; aguardava a chegada da 1ª Brigada. Por isso não desanimava; acreditava.

Na Favela, a repetição dos fatos: a troca de tiros; incursões dos jagunços repelidas pela tropa; os mortos e feridos que se sucediam; a visão lá de baixo, “o mais lendário dos vilarejos” formado, quem sabe, por 5 mil casebres ou mais e 15 a 20 mil habitantes, gente de toda a espécie, a maioria miseráveis, com a certeza na vida eterna prometida pelo Conselheiro.

No vilarejo a rotina continuava. Ao cair da tarde, o rezar e cantar sob os sinos que

comandavam a ave-maria. A resposta às preces era a artilharia; uns poucos disparos, é verdade. “Cumprida, porém, a missão religiosa, apenas extintos os ecos das últimas badaladas, o mesmo sino dobrava estridulamente sacudindo as vibrações do alarma”<sup>15</sup>. E os conselheiristas reagiam

com forte tiroteio. Depois o silêncio. “Os soldados escutavam, então, misteriosa e vaga, coada pelas paredes espessas do templo meio em ruínas, a cadência melancólica das rezas...”<sup>16</sup>

Tal postura dos jagunços impressionava os soldados, gente simples também, e muitos deles nordestinos, possuidores da mesma cultura e credices, “vacilavam por fim ante o adversário que se aliara a providência”<sup>17</sup>.

15 Ibidem, p. 292.

16 Ibidem, p. 393.

17 Ib., p. 394.

18 Ib., p. 395.

19 Ib.

Corria o tempo passando pelo dia 9 de julho. Todos os pensamentos convergiam para a 1ª Brigada. A Expedição não resistiria mais uma semana.

“Na tarde de 11 de julho, porém, um vaqueiro, escoltado por três praças, apareceu inesperadamente no acampamento. Trazia um ofício do Coronel (Joaquim Manoel de) Medeiros notificando sua vinda e requisitando forças necessárias ao grande comboio que puxava”<sup>18</sup>.

A notícia espalhou-se como rastilho de pólvora. Todos comemoraram.

“Desdobrando-se as bandeiras, Ressoraram os clarins, tocando a alvorada. Formaram as bandas todos os corpos. Restru-

giram hinos... (...) (...). Os doentes e moribundos calaram os gemidos, transmutando-os em vivas...”<sup>19</sup>

O som dos clarins e a música das bandas entoando hinos e dobrados descia sobre a “cidade de barro”. Os conselheiristas, por certo, não entendiam as razões. Mas, o cre-

púsculo vespertino iniciara-se, e, com ele, como se fosse uma resposta, o toque da ave-maria...

#### PARTE DO COMANDANTE DA PRIMEIRA BRIGADA

Desse documento, redigido por seu comandante, alguns trechos são destacados. A linguagem é simples e objetiva; nela não existem os belos floreios euclidianos, que

fazem da prosa poesia, mesmo das horas de angústia:

"(...) - Como é do meu dever, cumpre-me relatar-vos as ocorrências havidas com a brigada sob o meu comando, desde o dia 20 de junho, em que partimos de Monte Santo, até o dia 30 do mesmo mês, que seguimos do alto da Favela ao encontro do comboio. (...) (...).

**Pelas seis horas da manhã do dia 28**, e depois de uma salva de artilharia sobre Canudos, que foi logo respondida por centenas de balas explosivas e outras, recebeu esta brigada ordem de avançar (...) começando renhido fogo, sem nenhuma interrupção.

"Ao toque de 'infanteria avançar', os nossos bravos e intemoratos soldados, ganhavam terreno, desalojando o inimigo de suas trincheiras que eram inúmeras. Esse extraordinário combate durou até às 6h30min da tarde. Nele, as forças da brigada sob meu comando portaram-se com o maior valor e denodo, havendo verdadeiros bravos, como o Tenente-Coronel Tupi Caldas, comandante do 30º Batalhão da mesma arma, o Capitão da 14ª de Infantaria, João Militão de Souza Campos, que infelizmente tombou para sempre, e outros oficiais.



O denodado Tenente-Coronel Tupi Caldas, Comandante do 30º Batalhão de Infantaria

"Nesse dia foram mortos em combate, além daquele oficial, os seguintes oficiais: (segue o nome de três oficiais mortos e de onze oficiais feridos). O 14º Batalhão, nesse combate, teve 23 praças mortos e 55 feridos; o 30º de infantaria teve 5 praças mortos e 11 feridos.

"(...) (...) Acampada na baixada do morro, e quando o inimigo, com indizível audácia, atacou pelas **8 horas da manhã do dia 30**, o flanco direito da artilharia a fim de tomá-la, a força que a guarnecia

não pode resistir ao tremendo fogo, e então o 14º de Infantaria, comandado pelo valente Capitão Antônio Valério dos Santos Neves e o 30º da mesma arma, sob o comando do denodado Tenente-Coronel Antônio Tupi Ferreira Caldas e outros corpos que se achavam na mesma baixada, por um assomo de excessiva bravura e ao toque de 'carga!' fizeram o inimigo recuar a vivo fogo e à baioneta, atendendo ao acelerado da carga, em admirável abnegação.

"(...) (...) **Ao meio dia** recebia esta brigada ordem para partir, a fim de encontrar o comboio, e meia hora depois punha-se em marcha.

O que foi ela, como pode ser cumprida (a missão), as dificuldades encontradas até

13, dia em que regressou a mesma brigada, sob o meu comando, em parte especial que vos entreguei a 15, tudo julho último, minuciosamente está relatado.

Saúde e fraternidade:

a) Joaquim Manoel de Medeiros, Coronel"<sup>20</sup>.

### O COMBOIO

Tem sabor todo especial os acontecimentos ocorridos com o comboio de víveres e munição, que iria ter enorme influência sobre a atuação das tropas da 4ª Expedição.

Eis o relatório de seu comandante Coronel Campello França:

"Acampamento no Acto do Mário, junto a Canudos, **30 de junho de 1897.**

"(...) Permite que antes de relatar-vos o ocorrido na manhã de 28, a uma légua de distância de Canudos, vos sumarie a marcha do comboio sob o meu comando e direção geral.

Às 9 horas da manhã de 22, iniciei a marcha de concentração do comboio, composto de sete carretas de bois, 43 carros de burros, 10 cargueiros de pólvora e 178 particulares e do governo, conduzindo muni-



Coronel Campello França, Deputado do Quartel-Mestre-General, autor do relatório sobre o comboio

ções de boca e de guerra para a infantaria e artilharia.

"Pernoitou em 22, no Caldeirão Grande, em 23 no Juá, em 24 no Aracati, em 25 no Juetê, e em 26 no Rosário de Baixo, numa esplanada às 11 horas e 30 minutos da noite, não prosseguindo a marcha na noite de 27 por não ter um guia que orientasse o caminho.

A 28, movimentando a força e organizando de novo o comboio, (...) (...), os quais prote-

gidos pela 2ª Companhia, que fazia a avançada precedida de piquetes a pé e a cavalo, foram atacados de surpresa, no Engenho das Umburanas. (...) pelas 7:30 horas da manhã, se me apresentou o meu assistente, em companhia de um alferes, quatro praças de infantaria e o boiadeiro Benedito, me comunicando não só necessitar de gado e munições de infantaria, como que, através de temeroso tiroteio, conseguiram vencer o apertado daquele ponto, onde a vanguarda do comboio estava sendo atacada ferozmente.

"Surpreendido por tão desagradável notícia, desguarneci as carroças e com os

20 ARARIPE, Tristão de Alencar. *Expedição Militares contra Canudos, seu aspecto marcial*. Biblioteca do Exército Editora, Rio de Janeiro, RJ., 1985, p. 111.

meus auxiliares dirigi-me tão célere quanto possível, a fim de não fatigar os infantes e dar começo ao ataque, (...). Rechaçado o inimigo até Umburana e esgotada a munição, (...), providenciei que as seções fossem remuniçadas e também que se apresentassem duas companhias e seus comandantes, e passamos a marchar com precaução. (...) Reconhecida a impossibilidade de desalojar o inimigo de sua forte posição, (...). Resolvi entrincheirar-me, para guardar o precioso depósito do nosso Exército, esperar o socorro que vos ia pedir, (...), ou resignado com toda a força, defender nossos corpos, e em torno da bandeira da República, o comboio a nós confiado. Para o pedido de socorro seguiram um cabo e uma praça do 1º Regimento de Cavalaria, para, com dificuldade, ultrapassaram a linha de trincheiras montada pelos jagunços.

"(...) às 5:30 horas, as forças que enviastes para nos salvar devia ter avistado a Bandeira Nacional desfraldada no cimo de uma colina, e daí experimentamos a alegria de reconhecermos que irmãos vinham ao nosso encontro.

"A junção das forças se efetuou às 6 horas, entre aclamações e vivas à República (...).

"Na munição perdida considero cinco cunhetes de 1.500 cartuchos cada um, pois trazendo 134 cunhetes, apenas encontrei aquela falta e a de dois sacos de farinha (...) (...).

21 *Ib.*, p. 116.

22 LITRENTO, Oliveira. *Op. Cit.*, p. 133. Apud MONIZ, Edmundo. *A guerra social de Canudos*. Editora Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 1978.

"Portaram-se com valentia e valor..." (cita o nome dos oficiais e praças que se distinguiram na ação).

Saúde e fraternidade.

"a) Manoel Gonçalves Campelo França, Coronel Graduado, Deputado do Quartel-Mestre-General."<sup>21</sup>

## PRIVAÇÕES

"Edmundo Moniz, falando da Quarta Expedição, relata privações dramáticas (antes do socorro da 2ª Coluna):

"A Expedição, com os mantimentos racionados, começou a passar um período de dramáticas privações. Os soldados realizavam excursões pelas proximidades do acampamento, caçando cabritos e devastando as plantações de cana, milho e mandioca que ainda existiam na região. Finalmente só restavam no acampamento sal e farinha. Os soldados famintos embrenhavam-se pelas caatingas, em buca de

---

**A Expedição, com os mantimentos racionados, começou a passar um período de dramáticas privações. Os soldados realizavam excursões pelas proximidades do acampamento, caçando cabritos e devastando as plantações de cana, milho e mandioca que ainda existiam na região**

---

*Edmundo Moniz*

caça. (...). nem sempre estas excursões, pelas caatingas, enfrentando uma série interminável de cactos e sob a ameaça de cobras venenosas, davam bons resultados, e os soldados feridos pelos espinhos regressavam mais fatigados e mais famintos. A disciplina dificilmente era mantida pela oficialidade, que também se encontrava entre as vítimas da falta de mantimentos"<sup>22</sup>.

Apesar da junção das duas colunas, a Quarta Expedição continuava na raioteira.<sup>23</sup>

“Naquela miséria – conclusiva Henrique de Macedo Soares – esfarrapados e imundos, cabelos e barbas em desordem, nos debatemos durante quatorze dias, sempre tiroteados pelo inimigo a cujo ataque respondia-se das linhas das trincheiras a cada instante, sem um pequeno descanso, esperando a morte pela fome, ou antes, se não chegasse com as balas do inimigo, dizimando inteiramente o Exército.”<sup>24</sup>

O General Barbosa\* fez “seguir a Primeira Brigada, sob o comando do Coronel Medeiros, para encontrar o comboio, que diziam vir de Monte Santo, que, seguindo, chegou a esse lugar sem ter encontrado comboio algum, e ali teve de organizá-lo para trazer a este acampamento, como já vos relatei, em parte que vos dei, capeando a do citado comandante da Brigada.”<sup>25</sup>



General Silva Barbosa,  
Comandante da 1ª Coluna da 4ª Expedição

“Encontrara-a (a base de operação em Monte Santo) desprovida de tudo, tendo-lhe sido necessário organizar com dificuldades o comboio que trouxera. Este em pouco se esgotaria e volver-se-ia de novo à crítica situação anterior.”<sup>26</sup>

Parece, pelos relatos, que a chegada do comboio, a 13 de julho, a Canudos deveu-se ao Coronel Medeiros e muito pouco ao Coronel Campelo.

## O ASSALTO DE 18 DE JULHO

A chegada do comboio determinou o ataque. A tropa receberia três dias de rações e recuperaria a energia para a grande investida. Mais que a esperança, era a certeza da conquista de Canudos. Seriam mais de 3.300 baionetas ultrapassando o Vaza-Barris, conquistando a praça das igrejas e terminando a agonia que se prolongara demais.

“Deliberou-se. As opiniões dissentindo-se em minúcias, firmaram-se acordos no

\* N.R.: Comandante da 1ª Coluna da 4ª Expedição.

23 *Ib.*, p. 134.

24 *Ib.*, p. 134. *Apud*. SOARES, Henrique Duque Estrada de Macedo. *A Guerra de Canudos*.

25 ARARIPE, Tristão de Alencar. *Op. cit.* p. 97.

26 CUNHA, Euclides da. *Op. cit.*, p. 397.

pensamento da investida em grandes massas por um único flanco. Os comandantes das 3<sup>a</sup>, 4<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> Brigadas opinaram pelo abandono preliminar da Favela por uma posição mais próxima de onde, depois, empenhariam a ação. Os demais, fortalecidos pelo voto favorável de três generais, contrariaram; permaneceriam na Favela o hospital de sangue<sup>27</sup>, a artilharia e duas brigadas garantindo-os. Este alvitre que pouco divergia do pioneiro, prevaleceu. Reincidia-se num erro. O inimigo ia ter, mais uma vez diante da sua fugacidade, a potência ronqueira das brigadas. Havia, como se vê, persistente na maioria dos ânimos, o intento de não se executar o que a campanha desde o começo reclamava: a divisão dos corpos combatentes.<sup>28</sup>

Comenta Tristão de Alencar Araripe: "Não se pode deixar de reconhecer, ao contrário do que têm afirmado certos panfletários, que a operação de **18 de julho** foi montada de acordo com todas as regras da técnica da época, é executada com ardor e bravura.

De início, deve-se confessar que Antônio Conselheiro<sup>29</sup> e seus capitães por intuição souberam escolher suas posições, principalmente as que rodeavam as duas igrejas; seus fogos cobrindo toda a esplanada que ia ter à Favela e os caminhos de acesso tornavam quase impossível qualquer aproximação; os atacantes não encontravam nesse terreno, senão raras coberturas de onde pudessem bater os atiradores jagunços bem abrigados e invisíveis; difícil era o apoio da artilharia devido à pequena distância e à impossibilidade do tiro por cima da tropa, o que obrigava as peças a

tomarem posição na primeira linha; também não havia objetivos compensadores para o tiro de artilharia.

A operação foi realizada de surpresa, na última parte da noite. (...) A montagem da operação honra o comando e os quadros que a executaram.<sup>30</sup>

Euclides da Cunha mantém sua opinião quanto ao planejamento da operação. Concentra a crítica no General Artur Oscar. "O comandante geral oscilava entre extremos. Saía da anquilose para o salto; da inércia absoluta para os movimentos impulsivos. Deixar a vacilação inibitória que o manietava no alto da Favela, para a obsessão delirante das cargas. Nas disposições dadas a 16, para o combate, são elas a nota preponderante.

"Dado o sinal de carga, ninguém mais procura evitar a ação dos fogos do inimigo. Carrega-se sem vacilar com a maior impetuosidade. Depois de cada carga, cada soldado procura a sua companhia, cada companhia o seu batalhão e assim por diante".

A **Ordem do Dia de 17 de julho**, marcando o ataque para o imediato 18, foi recebida com delírio. Esteando-se nas façanhas anteriores, o comandante-em-chefe, numa declaração atrevida, voltava uma página do passado e punha diante dos lutadores miragem da vitória:

"Valentes oficiais e soldados das forças expedicionárias no interior do Estado da Bahia!

"Desde Cocorobó até aqui, o inimigo não tem podido resistir a vossa bravura. Atestam-no os combates de Cocorobó, Trabubu, Macambira, Angico, dois outros no alto da Favela e dois assaltos que o inimigo trouxe à artilharia.

27 N.A.: Sob a denominação "Hospital de Sangue", quais seriam os recursos à disposição dos médicos para o atendimento dos feridos? Nada encontrei, mas é fácil imaginar-se...

28 *Ib.*

29 N.A.: A bibliografia a que tive acesso deixa claro que Antônio Conselheiro não deliberava nas questões relacionadas à luta.

30 ARARIPE, Tristão de Alencar. *Op. cit.*, p. 170.

"Amanhã vamos batê-lo na sua cidade-la de Canudos. A Pátria tem os olhos fitos sobre vós, tudo espera da vossa bravura. O inimigo traiçoeiro que não se apresenta de frente, que combate-nos sem ser visto, tem, contudo, sofrido perdas consideráveis. Ele está desmoralizado, e, pois se..."

Mas havia um se comprometedor, comentado por Euclides da Cunha.

"... se tiverdes constância, se ainda uma vez fordes os bravos de todos os tempos<sup>31</sup>, Canudos estará em vosso poder amanhã; iremos descansar e a Pátria saberá agradecer os vossos sacrifícios."<sup>32</sup>

O General Artur Oscar tinha a certeza na vitória. Vitória fulminante. Contudo, diferente era o pensamento do jagunço.

#### PARTE DE COMBATE DO COMANDANTE GENERAL ARTUR OSCAR SOBRE O ASSALTO

"Ao cidadão Marechal Carlos Machado de Bittencourt, D. Ministro da Guerra, 4 de setembro de 1897.

"Parte - (...) aqui estou (no alto da Favela), em obediência ao plano que em maio e da Vila de Queimadas apresentei ao antecessor de V. Exa., e por ele aprovado, em que declarava bombardear a cidadela de Canudos, pelo tempo que me parecesse conveniente, para só então atacar.

"A dificuldade em manter minha linha de comunicações com a base de operação tornou muito mais longo do que eu pretendia esse período de tempo, de modo que só a **18 de julho** me foi dado atacar Canudos."

Neste período, por certo inconscientemente, o General Artur Oscar levanta o véu da falha maior do seu planejamento.

Em seguida, tece uma série de considerações a respeito do terreno inóspito e do seu conhecimento pelo jagunço "sagaz", da necessidade "de alimentar-se a tropa com o estritamente necessário", da construção das casas de Canudos, da aguada e o pasto que tinham necessidade de ser "diariamente disputados a bala"; enfim, tudo o que já é do conhecimento do leitor.

"O novo acampamento na Favela, que apenas dista 1.200 metros das igrejas fortificadas de Canudos, era a todo o momento varrido pelas balas inimigas, que matavam até homens que dormiam e infelizmente não havia ponto melhor nem mais estratégico para ocupar. E isso foi suportado por 22 dias desde 27 de junho até 18 de julho.

"Felizmente, a 13 de julho melhorou a situação com a chegada de um comboio relativamente avultado, pelo que dei uns dias para a alimentação das praças, para só então atacar.

"(...) (...) "a notícia do assalto de 18 de julho foi recebida com o mais vivo entusiasmo".

O comandante-em-chefe inicia, então, a descrição do ataque.

"(...) Desde que o inimigo viu a nossa força apoderar-se da parte que fica ao norte de Canudos, refugiou-se nas casas seteiras, o que determinou uma mudança de frente para esquerda, operação esta que, só devido à violência do ataque à baioneta, impediu que perdêssemos muita gente."<sup>33</sup>

"Este segundo período do combate foi cruel". A disposição das "casas formam uma espécie de xadrez, de modo que há um cruzamento horrível de fogos. A conquista das casas fez-se uma a uma e tudo parece indicar que esta boa disposição presi-

31 N.A.: Os oficiais e soldados tiveram constância e excederam-se em bravura, mas essas qualidades não foram suficientes para a conquista da cidadela.

32 CUNHA, Euclides da. Op. cit., p. 399.

33 N.A.: O leitor poderá, adiante, ao conhecer o número de baixas, estimar o conceito do que seja "muita gente".

diu inteligentemente o intuito de uma resistência esperada. (...) Pelas 9:30 horas da manhã, o inimigo abandonou as casas e refugiou-se nas igrejas e em uma latada fortificada e nossas forças assenhorearam-se das últimas casas da esquerda, de toda a zanga que deságua no Vaz-Barris e de uma linha proximamente de um quilômetro, isto é, de toda a baixada da coxilha.

“Vendo que não tínhamos forças suficientes para prosseguir o ataque, apreciadas de perto as posições inimigas, que foram estudadas a 100 metros de distância, ordenei que nos limitássemos a garantir as posições conquistadas; o que se tem feito com a maior abnegação.

“Atacamos o inimigo com 3.349 homens, e tivemos fora de combate 918, lutando a peito aberto com um inimigo entrancheirado, admiravelmente armado e fartamente municiado” (grifos do articulista).

Ao ler-se a parte do General Artur Oscar, fica a idéia de que toda a ação defensiva



...“e os serviços prestados pelos comandantes de brigada Tenente-Coronel Dantas Barreto (na foto) e Tupy Ferreira Caldas (foto na pág. 39) são dignos de ser aqui mencionados”.

dos jagunços estava fora de qualquer previsão: uma autêntica surpresa!

“O Exército esteve sublime de heroísmo. Os soldados morriam dando vivas à República e à memória do Marechal Floriano Peixoto<sup>34</sup>, o que prova que a República teve a sorte de fazer brotar o amor próprio em seus corações rudes, porém generosos. Com tais elementos, a República pode sofrer embates como este de Canudos, mas não perecerá.

“Eis, Sr. Ministro, o que foi o

cruento assalto a Canudos, que se não está completamente em nosso poder, pelo menos já começou a ser sitiado.

“Nesse assalto, como em todos os combates havidos, ainda não se deu um passo para a frente que não fosse sustentado. As forças expedicionárias marcham lentamente, é certo, mas o terreno conquistado o é definitivamente. Garantem-no a bravura e a resignação do Exército nacional”. Neste ponto, no que concerne à bravura e à resignação, a tropa só merece louvores.

34 N.A.: O Marechal Carlos Machado de Bittencourt, Ministro da Guerra, apenas aceitou a República. Monarquista que era, Floriano ignorou-o durante seu governo.

“Apresentando, com esta parte, as dos comandantes de colunas, brigadas e corpos, peço a atenção do governo para aqueles que são especialmente citados pela sua distinção; (...).

“(…) Desde o dia 18 (a parte está datada de 4 de setembro) que permanece nas linhas de frente o mesmo pessoal, não tendo sido até agora substituído; e os serviços prestados pelos comandantes de brigada, Tenentes-Coronéis Emídio Dantas Barreto e Antônio Tupi Ferreira Caldas, na manutenção e segurança da mesma linha, são dignos de ser aqui mencionados.

“Continua o Exército a garantir a parte conquistada da cidadela.

“Viva a República dos Estados Unidos do Brasil!...

“a) Artur Oscar de Andrade Guimarães, General-de-Brigada”.<sup>35</sup>

#### COMENTÁRIOS DE TRISTÃO DE ALENCAR ARARIPE

“Decidida a liquidação urgente dos jagunços, por injunção da opinião pública e dos dirigentes políticos que, sem atender às condições da luta, reclamavam da sua procrastinação, não havia para os comandos militares outra solução.

“Insistia-se no mesmo erro de apreciação geral, subestimando a capacidade de reação do grupo de Antônio Conselheiro e

na impropriedade do apetrechamento da tropa para a luta no sertão.

“(…) (...) A resistência dos defensores foi tenaz. Alcançadas as primeiras casas, o avanço foi feito palmo a palmo, casa após casa.

“(…) Essa luta, já agora por entre ruelas e casebres, tinha aspecto anormal. Nela entravam com a mesma decisão e destreza

o jagunço audacioso e o soldado, também destemido e já mais experimentado.<sup>36</sup>

“Nesse ambiente caótico, o assalto impetuoso vai, pouco a pouco, perdendo o impulso e acaba por deter-se, logo além das primeiras posições do jagunço.

“A situação torna-se vacilante. As tropas da primeira linha, quase de mistura com os defensores, conserva os locais alcançados com grandes sacrifícios, mas não tem capacidade de ir mais adiante.

“(…) Todas as reservas são empenhadas para evitar o envolvimento da primeira linha. Ao cair da noite, decidiu-se manter a qualquer custo as posições conquistadas, restabelecer a ordem e evacuar os feridos.

“Essa noite de 18 para 19 foi noitada épica para o soldado brasileiro. Sem alimentação, sem água, alvejado por todos os lados. Mantendo-se nessas posições, daí por diante, asseguraram a vitória e o prestígio das tropas legais.

---

**Atacamos o inimigo com 3.349 homens, e tivemos fora de combate 918, lutando a peito aberto com um inimigo entrincheirado, admiravelmente armado e fartamente municiado. O Exército esteve sublime de heroísmo. Os soldados morriam dando vivas à República e à memória do Marechal Floriano Peixoto.**

---

*General Artur Oscar da Parte de Combate*

35 ARARIPE, Tristão de Alencar. Op. cit., p. 154.

36 N.A.: Todos brasileiros!

(...) “Em situação de incerteza e na ameaça de cruenta reação, as forças legais não fraquejaram.

“A essa altura é de estranhar-se a passividade dos asseclas de Antônio Conselheiro. Tivessem eles contra-atacado qualquer ponto dessa linha, seria a derrota das forças legais. Salvou a Expedição a notória passividade dos jagunços, ferozes na luta atrás do toco de pau ou das pedras, na emboscada e tocaia e raramente dispostos ao ataque a peito descoberto.

“Compreenderam (os chefes) logo a necessidade de estabelecer a segurança da tropa e conseguiram instalar um *cordão de segurança* (...), que se celebrou como a *linha negra*, cortando a cidade de leste a oeste, em contato com os jagunços, representou papel saliente na continuação da luta. (...)” A partir de 18 de julho era praticamente nula a capacidade combativa e principalmente ofensiva da Quarta Expedição. O

seu efetivo inicial de cerca de 3.400 homens definhou com mortos e feridos chegando a quase dois mil; agravou-se a falta de alimentos, água e munição; tornaram-se quase impossíveis os deslocamentos à luz do dia, batidos que eram pelos fogos impertinentes dos jagunços.

“Na semana que se seguiu ao grande ataque, houve, de um e outro lado, o esgotamento dos combatentes, e a luta teve a sua fase de calma.

“Mas, a 24 de julho, grande grupo de jagunços, chefiados por Pajeú, desfechou sério golpe de mão no flanco esquerdo do dispositivo legal, procurando apoderar-se de um canhão, e depois outro, sobre o flanco direito.

“Esses golpes colocavam as forças legais em situação grave e, se tivessem tido êxito, tomariam a tropa empenhada pela retaguarda, e então seria a derrota.

“Foram, contudo repelidos, depois de

luta prolongada e com grandes perdas, inclusive a de Pajeú (...).

(...) “Em 27 de julho, iniciou-se a evacuação para Monte Santo da primeira leva de feridos. Com muito escassos meios de transporte (padiolas, pequenas carroças e muares), é de admirar o esforço sobre-humano do transporte de 600 inválidos pelo sertão baldio, sem alimentação e ainda sujeitos aos ataques dos fanáticos. Verdadeira odisséia.

“Nos hospitais de Canudos ainda resta-

vam mais de mil feridos e doentes, em péssimas condições”.<sup>37</sup>

Depõe Euclides da Cunha: “O General Artur Oscar avaliou, então, com segurança, o estado das coisas. Pediu um corpo auxiliar de cinco mil homens e curou de dispositivos para garantir a força que triunfara de maneira singular, a pique de uma derrota. Estavam, depois de mais um triunfo, na conjuntura torturante de não poder ariscar nem um passo à frente, nem um pas-

---

---

**A partir de 18 de julho era praticamente nula a capacidade combativa e principalmente ofensiva da Quarta Expedição. O seu efetivo inicial de cerca de 3.400 homens definhou, com mortos e feridos chegando a quase dois mil; agravou-se a falta de alimentos, água e munição**

---

---

*Tristão de Alencar Araripe*

37 lb., pp. 171, 172 e 173.

so atrás. Oficialmente, as ordens do dia decretavam o começo do sítio. Mas, de fato, como sempre sucedera desde 27 de junho, a expedição é que estava sitiada”.<sup>38</sup>

Sitiar Canudos estava no pensamento estratégico de Artur Oscar. Imaginava, com o cerco, poupar vidas de um e outro lado. Porém seu efetivo não permitia tornar seu desejo realidade. Daí, por fim, o seu apelo ao Governo da República: “Grita desassombreadamente pela vinda de apoio em homens, víveres e munição”<sup>39</sup>. Até lá a situação da tropa se debilitaria dia a dia, enquanto, ironicamente, os defensores de Canudos continuariam a receber o apoio que nunca faltou ao Conselheiro, vindo de seus adeptos que habitavam os arraiais e fazendas circundantes.

A linha negra, rápida e arduamente montada na noite de 18 para 19, era mantida, sobretudo, pela competência, coragem, dedicação e a exata noção de cumprimento do dever dos Tenentes-Coronéis Dantas Barreto e Tupi Caldas. Mas esses oficiais, “destemerosos ambos, sentiam-se todavia na iminência de um desastre, compreendendo que um passo à retaguarda em qualquer ponto da linha central lhes seria a perdição total”.<sup>40</sup>

38 CUNHA, Euclides da. Op. cit., p. 415.

39 ARARIPE, Tristão de Alencar. Op. cit., p. 174.

40 CUNHA, Euclides da. Op. cit., p. 416. Citando nota de BARRETO, Dantas (Coronel), in *Última expedição contra Canudos*.

41 lb.

42 lb., p. 417.

“Um inimigo habituado a luta regular, que soubesse tirar partido de nossas desvantagens táticas, não teria certamente deixado passar esse momento em que a vingança e a desforra teriam a consequência da mais requintada selvageria”<sup>41</sup>, comenta com propriedade Dantas Barreto, primeiro quanto à falta de conhecimento do jagun-

ço no que tange à luta regular, e, em seguida, sobre a luta que se transformara em ódio pelo adversário: “a gravata vermelha”.

Contudo, a Expedição, somente à custa de reforços e do estabelecimento de uma linha regular de suprimentos, teria condições de vitória. Mas “iria despender três meses para a travessia de cem metros que a separavam do apside da igreja nova”.<sup>42</sup>

---

---

**Em 27 de julho, iniciou-se a evacuação para Monte Santo da primeira leva de feridos. Eram 600 inválidos pelo sertão baldio, sem alimentação e ainda sujeitos aos ataques dos fanáticos. Verdadeira odisséia.**

**Nos hospitais de Canudos ainda restavam mais de mil feridos e doentes, em péssimas condições**

*Tristão de Alencar Araripe*

---

---

#### **A REMOÇÃO DOS FERIDOS**

Enquanto deslocavam-se na zona crítica até o Juá, eram protegidos por soldados da infantaria. Aqueles decorrentes do grande ataque de 18 de julho obedeciam alguma organização contida na ordem de evacuação. Os, em torno de mil, que se encontravam no alto da Favela, formavam grupos e guarneciam a estrada poeirenta como melhor lhe fos-

se possível. Alguns destaques da forte prosa euclidiana leva-nos mais próximo do que foi essa epopéia extraordinária:

“Era a entrada do estio. O sertão começava a mostrar uns fáceis melancólicos de deserto. (...) (...). Deprimia-se o nível das cacimbas. Esgotavam-se os regatos e efêmeros, (...); e, na atmosfera adurente, no chão gretado e poento, pressentia-se a invasão periódica do régimen desértico sobre aquelas paragens infelizes.

“O clima extremava-se em variações enormes: os dias repontavam queimados, as noites frigidíssimas.

“As marchas só podiam realizar-se às primeiras horas da manhã e do descer da tarde”.<sup>43</sup>

Este o caminho por onde teriam de deslocar-se homens com ferimentos, que iam desde os mais leves, mas que permitiam arrastar-se por conta própria, aos mais graves, que determinavam ser levados em redes ou no lombo de cavalos renegos. Contudo, todos inúteis para o combate.

Não demorava muito tempo e o conjunto se esgarçava, “com os mais fortes ou bem montados avantajando-se rápidos, cortando escoteiros para Monte Santo, alheios aos companheiros retardatários”.<sup>44</sup>

Quando aproximavam-se das cacimbas, “os mais fortes enveredavam logo para elas, indiferentes aos retardatários e esquecidos

dos que viriam e por muitas semanas ou meses ainda fariam a mesma escala obrigatória, se banhavam, lavavam os cavalos suados e poentos e abluíam as chagas no líquido que só se renova de ano para ano, pelas chuvas passageiras. Volviam com os cantis e marmittas cheios avaramente sobraçados”.<sup>45</sup>

“Alguns, depois dos primeiros passos, fraquejavam de vez. Deixavam-se ficar exaustos pelas curvas do caminho. Ninguém lhes dava pela falta. Desapareciam, eternamente esquecidos, agonizando no absoluto abandono. Morriam.”<sup>46</sup>

“Seguiam sem que entre eles se rasteassem breve laivos sequer de organização militar. (...). E calçando alpercatas duras, vestindo camisas de algodão, sem bonês ou barretinas, cobertos de chapéus de couro, figuravam famílias de *retirantes* demandando em atropelo o litoral; fustigados pela seca”.<sup>47</sup>

“Oficiais ilustres, o General Savaget, os Coronéis Teles e Neri e outros, volvendo feridos ou enfermos, pas-

savam no meio desses bandos envoltos numa indiferença doentia. Não recebiam continência. Eram companheiros menos infelizes, nada mais. Passavam, desapareciam céleres, adiante, levantando ondas de pó. E recebiam pelas costas olhares ameaçadores, em que afuzilavam mal sopitados desapontamentos dos que lhes invejavam os cavalos ligeiros.

---

---

### Alguns, depois dos primeiros passos, fraquejavam de vez.

**Deixavam-se ficar exaustos pelas curvas do caminho. Ninguém lhes dava pela falta. Desapareciam, eternamente esquecidos, agonizando no absoluto abandono. Morriam**

*Euclides da Cunha*

---

---

43 Ibid., p. 423.

44 Ibid.

45 Ibid., p. 425.

46 Ibid., p. 427.

47 Ibid., p. 428.

“Os mais ditosos alcançavam por fim, depois de quatro dias de marcha, a trifurcação das estradas do Rosário, Monte Santo e Calumbi, o sítio de Juá (...). Julgavam-se salvos. Mais um dia de jornada levava-os ao Caldeirão Grande, a melhor fazenda daqueles lugares, vivenda quase senhoril, creta sobre um cerro largo, tendo ao sopé as águas de um riacho represado em açude fasto. Af, num raio de poucos quilômetros, a natureza é outra”.<sup>48</sup> (...) Ao outro dia prosseguiram para Monte Santo. E, depois de duas horas de caminhada, reanimava-os o aspecto da pequena vila, percebida à distância de uma légua. (...) Ao alcançarem-na, porém, voltavam as desesperanças. Era ainda o deserto. O vilarejo morto, vazio, desprovido de tudo, mal os abrigava por um dia. Havia-o deixado a população, *caindo na*

*caatinga*, consoante o dizer dos matutos, fugindo, amedrontada, por igual do jagunço e do soldado. Uma guarnição exígua tomara conta da praça humilima<sup>49</sup> e lá atravessava, inútil, os dias, numa mandria mais insuportável que as marchas e as batalhas. (...) No outro dia, cedo, cada um por sua conta, largava para Queimadas, renovando a travessia. Eram mais dezesseis léguas

extenuantes, mais seis ou oito dias de amarguras, sob o cautério dos mormaços crestadores, adstritos a escalas inevitáveis à borda das cacimbas, ...<sup>50</sup>

(...) “Chegavam a Queimadas esparsos, exaustos, alguns quase moribundos. Atulhavam os trens da estrada de ferro e desciam para a Bahia.”<sup>51</sup>

---

**Era um desfile cruel.  
Oficiais e soldados  
uniformizados pela miséria  
vinham indistintos: calças  
em fiapos, mal os  
resguardando como  
tangas; farrapos de dolmãs  
sobre os ombros; farrapos  
de capotes, em tiras,  
escorridos pelos torsos  
desfilando, dando ao  
conjunto um traço de  
miséria trágica**

*Euclides da Cunha*

---

Esses excertos de *Os Sertões* creio refletirem melhor o que deve ter sido a realidade sofrida pelas levas de feridos em retirada do que o relato frio e seco dos relatórios militares.

#### **A BAHIA, O BRASIL E A REALIDADE**

A chegada dos feridos à Bahia constituiu-se num choque para a população. A realidade fora posta à mostra. As notícias enviadas pelos telegramas da área de operações não retratavam a verdade quanto à dureza e às dificuldades da campanha. A vitória era sempre prometida para os próximos dias. A Nação, o Brasil, contudo, começava a desconfiar.

Benigno Dantas, coronel da Guarda Nacional, em missiva datada de **31 de julho de 1897** ao seu primo e amigo, o Barão de Jeremoabo, assinalava em *post scriptum*: “A Bahia de hoje publica o seguinte telegrama do General Oscar à sua esposa, da-

48 Ibid., p. 41.

49 N.A.: Era a base de operações.

50 Ibid., p. 429.

51 Ibid., p. 431.

tado de 26 à noite: 'Continuo ocupando e hostilizando Canudos. Por estes dias chegarão três batalhões do Rio, que estão perto. Espero outros para completar o sítio. Assim evito combater. Os jagunços têm perdido muita gente e nós também, mas todos os dias avançamos e eles recuam.' Estes telegramas já me infundiram mais esperanças; hoje, só os fatos".<sup>52</sup>

E os fatos chegaram com os feridos.

"A multidão desbordando da estação terminal da linha férrea, na calçada, derramando-se pelas ruas próximas até o Forte da Jequitaiá, contemplava diariamente a passagem do heroísmo infeliz. E nunca lhe imaginou aspectos tão dramáticos. (...) Os feridos chegavam em estado miserando. (...) Era um desfile cruel. Oficiais e soldados uniformizados pela miséria vinham indistintos: calças em fiapos, mal os resguardando como tangas; farrapos de dolmãs sobre os ombros; farrapos de capotes, em tiras, escorridos pelos torsos desfilando, dando ao conjunto um traço de miséria trágica. (...), traziam no escavado das faces e na atitude dobrada um traço comovente da campanha. Esta desvendava pela primeira vez a sua feição real naqueles corpos combatidos, varados de balas e de espinhos, retalhados de golpes. E chegavam centenas todos os dias: a 8, 150, a 11 (...) e assim por diante.

"A população da capital recebia-os comovida. Como sempre sucede, o sentimento coletivo ampliara as impressões individuais. O grande número de pessoas, identificadas pela mesma comoção, fez-se o expoente do sentir de cada um, e vibrando uníssonas todas as almas, presas do mesmo contágio, e sugestionadas pelas mesmas imagens, todas as individualida-

des se apagaram no anonimato nobilitador da multidão piedosa que bem poucas vezes apareceu tão digna na história. A vasta cidade fez-se um grande lar.

"(...) Avantajando-se a ação do governo, o povo constitua-se tutor natural dos enfermos, amparando-os incondicionalmente, abrindo-lhes os lares, rodeando-lhes, animando-os, auxiliando-lhes os passos trôpegos nas ruas. Nos dias facultativos às visitas, invadia os hospitais em massa, em silêncio – religiosamente. Abeiravam-se então os visitantes dos leitos como se neles jazessem velhos conhecidos; tratavam com os doentes menos graves sobre as provações sofridas e lances arriscados ocorridos; e ao deixarem aquelas trágicas exposições de guerra feitas de traumatismos e moléstias horríveis, levavam afinal um juízo claro sobre a luta mais brutal de nosso tempo. Mas, por um contraste inexplicável, sobre essa comiseração profunda e geral pairava intenso um entusiasmo vibrante. Os mártires tinham ovações triunfadoras. E estas despontavam ao acaso (...). Os feridos eram uma revelação dolorosíssima, certo, mas de algum modo alentadora. Naquelas sevícias retratavam-se a energia de uma raça. Aqueles homens que chegavam dilacerados pelas garras do jagunço e pelos espinhos da terra, *eram o vigor de um povo posto à prova do ferro, à prova do fogo e à prova da fome*. Abaladas pelo cataclismo da guerra, as camadas superficiais de uma nacionalidade cindiam-se, pondo à luz os seus elementos profundos naqueles titãs resignados e estóicos. Sobre tudo isto um pensamento diverso, não boquejado sequer, mas por igual dominador, latentes em todos os espíritos: a admiração pela ousadia dos sertanejos incultos, *homens da mesma raça*, de en-

52 SAMPAIO, Consuelo Novais. *Canudos, cartas para o Barão*. Editora da Universidade de São Paulo. São Paulo, SP, 1999, p. 209.

contro aos quais se despedaçavam daquele modo batalhões inteiros...”<sup>53</sup> (grifos do articulista).

\*  
\* \*

Brasileiros, irmãos, sacrificavam-se inutilmente. De um lado mobilizara-se o Exército e as polícias de norte a sul, para, em cumprimento à determinação do poder civil, lutar contra uma ilusão: a restauração monárquica. Ilusão, é verdade, em que muitos dos combatentes acreditavam, mas que os dirigentes maiores da Nação não tinham esse direito, a não ser que se constituíssem de néscios, com a responsabilidade superlativa de conduzir uma nacionalidade. Do outro, os sertanejos, os jagunços – apartados do Brasil, certamente não considerados brasileiros pela elite dirigente – que se congregavam em torno de Antônio Conselheiro, pregador carismático, no reduto de Canudos, e que lhes prometia a maior das bênçãos: a vida eterna. Nada sabiam, nem poderiam saber, sobre República e Império. Na sua quase totalidade, nunca tinham visto o mar. Conheciam, tão-somente, as agruras que lhes oferecia a natureza adulta, a vida miserável em que eram e, ainda, 100 anos depois, são mantidos, graças a “benignidade” de governantes inescrupulosos, determinados a preservar a ignorância e a credulidade daquela gente. Porque esta é a plataforma oculta de seus políticos.

E foram sacrificados, para nada, 15.500 brasileiros; e mais os gastos pecuniários de uma Pátria falida. O Brasil, eterno devedor dos banqueiros internacionais, breve a eles retornaria, e nos “acordos” arrumados – sempre onerosos para o povo brasi-

leiro – os dirigentes maiores, pelo modo “inteligente”, porque não dizer “sábio”, na condução das tratativas com os banqueiros, receberiam o epíteto de estadistas!

\*  
\* \*

Com a chegada dos feridos, a verdade sobre guerra viria à tona. E, significou um desastre: “De 25 de junho, em que trocara os primeiros tiros com o inimigo, até 10 de agosto, tivera a expedição 2.049 baixas. Detalhavam-nas os mapas oficiais. No total entrava a 1ª Coluna com 1.171 homens, e a 2ª com 878.

Esta verdade, a dos números irrefutáveis, passara a associar-se com “versões e lendas”, que envolveram, inclusive, o Senado da República, de onde se requeria esclarecimentos sobre notícias publicadas por *La Nación*, dos mais sérios jornais e seguramente o de maior peso na América do Sul. Noticiara aquele diário haver recebido da “*Seccion Buenos Aires de la union internacional de los amigos del Império de Brasil*”, comunicando-nos por ordem da secção executiva em New York, que a referida União tem ainda uma reserva de não menos 15 mil homens – só no Estado da Bahia – para reforçar, em caso de necessidade, o exército de fanáticos; além de 100 mil em vários estados do norte do Brasil e mais 67 mil em certos pontos dos Estados Unidos da América do Norte, prontos a sair em qualquer momento para as costas do ex-império...”<sup>54</sup>

Inexistia uma voz de peso que mostrasse o absurdo desta e de outras histórias, e que concorresse para, senão acabar, diminuir a histeria coletiva provocada irresponsavelmente pela imprensa brasileira de to-

53 CUNHA, Euclides da. Op. Cit., p. 431-432.

54 ARARIPE, Tristão Alencar de. Op. Cit., p. 434.

das as tendências, pelos políticos e pelos agitadores jacobinos. Não havia um jornal ou um político sequer que buscasse a lógica e a razão.

Muitas versões foram criadas durante as conversas mantidas entre os feridos e aqueles que os visitavam. Dependendo da imaginação e loquacidade do hospitalizado, muitos dos casos narrados, corretos na sua essência, ganhavam colorido especial, naturalmente, acrescidos quando recontados, até constituírem-se, no imaginário popular, em verdadeiras lendas.

"O jagunço começou a aparecer como um ente à parte, teratológico e monstruoso

(...), violando as leis biológicas, no estandar resistências inconceptíveis, arrojando-se, nunca visto, intangível, sobre o adversário; (...); resvalando ou tombando pelos despenhadeiros fundos como espectro; e, magro, seco, fantástico, diluindo-se em duendes, pesando menos que uma criança, tendo a pele bronzeada colada sobre os ossos, áspera como a epiderme das múmias..."<sup>55</sup>

Os casos, ou seus exageros distantes da realidade, novelas de folhetins, davam à campanha um tom impressionante e lendário, abalavam a opinião pública da velha capital e por fim a de todo o País..."<sup>56</sup>

## A BRIGADA GIRARD

O apelo de Artur Oscar foi ouvido pelo governo da República, até porque surpreendera e abalara a opinião pública, que acompanhava a luta, tendo por referência, em grande parte, as ordenas do dia plenas de otimismo emitidas pelo comandante da 4ª Expedição.

Prontamente, o Presidente da República determinou que mais tropas se deslocassem para o teatro de operações. Contudo, segundo Alencar Araripe, "essas incidem nos mesmos defeitos da pretensa mobilização exterior. Os corpos seguiam

para o campo da luta, com seus meios normais de paz, no serviço de guarnição. Não havia decisão de mobilizar essas unidades e aparelhá-las para a luta que iam empenhar".<sup>57</sup>

A força, a nível brigada, teve o seu comando entregue ao

General-de-Brigada Miguel Maria Girard<sup>58</sup>. A tropa, diferentemente das anteriores, "tinha, segundo louvável praxe, sem curso entre nós, mercê da qual se amplia sobre os comandados a glória do comandante, um nome – Brigada Girard".<sup>59</sup>

"Formavam-se três corpos saídos da Capital Federal: o 22º do Coronel Bento Tomás Gonçalves, o 24º do Tenente-Coronel

---

### **E foram sacrificados, para nada, 15.000 brasileiros; e mais os gastos pecuniários de uma Pátria falida**

---

<sup>55</sup> Ibid. p. 436.

<sup>56</sup> Ibid., p. 439.

<sup>57</sup> ARARIPE, Tristão de Alencar. Op. Cit., p. 175.

<sup>58</sup> N.A.: O General Girard comandava a Escola Militar da Praia Vermelha. A 26 de maio de 1897, os alunos, com a conivência de oficiais e insuflados pelo jacobinismo florianista, prendem o general e o Coronel Trompovski. Carlos Machado de Bittencourt, que assumira o Ministério da Guerra, sufoca a revolta, demite 165 alunos e prende os oficiais comprometidos. O General Girard não tinha o comando em suas mãos. Ver *RMB* v. 120, nºs 7 a 9, jul-set, 2000, p. 48.

<sup>59</sup> CUNHA, Euclides da. Op. Cit. p. 441.



Capitão Tito Escobar



Major Lydio Porto

Rafael Tobias e o 38º do Tenente-Coronel Filomeno José da Cunha. Eram 1.042 praças e 68 oficiais, perfeitamente armados e levando para a luta insaciável o repasto esplêndido de 850 mil cartuchos Mauser<sup>60</sup>. Diferem, neste ponto os relatos de Alencar Araripe e Euclides da Cunha.

“Embarcada a 15 de julho de 1897, no Rio de Janeiro, a 18 chegava a Salvador e daí só a 3 de agosto partiu com destino a Monte Santo. Essa brigada, no dizer do Ministro da Guerra, Marechal Machado Bittencourt, destinava-se à guarda da linha de comunicações”.<sup>61</sup>

Relata Euclides da Cunha: “Abalou do Rio de Janeiro comandada pelo chefe que lhe dera o nome e foi com ele até Queimadas, onde se reuniu a 31 de julho. Partiu de Queimadas a 3 de agosto, dirigida por um coronel até Monte Santo. Largou de Monte Santo para Canudos, a 10 de agosto, sob

o comando de um major. Deixara na Bahia um coronel e alguns oficiais – doentes. Deixara em Queimadas um general, um tenente-coronel e mais alguns oficiais doentes...

Decompunha-se pelas estradas. Partiam-lhe do seu seio pedidos de reforma mais alarmantes do que aniquilamentos de brigadas. Salteara-a um beribéri excepcional exigindo não já a perícia de provectoros médicos, senão o exame de psicólogos argutos. Porque afinal o medo teve ali os seus grandes heróis, revelando a coragem estupefata de dizer a um país inteiro que eram cobardes”.<sup>62</sup>

Continua Alencar Araripe: “Seu comando passou ao Coronel Filomeno Cunha, sendo os 22º, 24º e 38º Batalhões, comandados pelos Majores Lídio Porto e Henrique José de Magalhães e pelo Capitão Afonso Pinto de Oliveira, respectivamente. Ao chegar em Monte Santo, “o seu

60 Ibid.

61 ARARIPE, Tristão de Alencar. Op. Cit., p. 175.

62 CUNHA, Euclides da. Op. Cit., p. 441.

comandante era o Major Henrique Magalhães, e o do 24º era o Capitão Tito Escobar. Sua tropa, constituída de soldados bisinhos, muito se sentiu dessa marcha”.<sup>63</sup>

\*  
\* \*

### *Euclides da Cunha, denegridor do Exército?*

Euclides da Cunha é apontado por alguns historiadores militares como denegridor do Exército em Canudos, ao mesmo tempo em que apresenta os sertanejos próximos a super-homens – “O sertanejo é antes de tudo um forte. Não tem o raquitismo dos médicos neurastênicos do litoral”.

Após algumas leituras de *Os Sertões*<sup>64</sup>, a atual bastante cuidadosa, não me ficou essa impressão. O renomado escritor tece, sempre que merecidas, loas à oficialidade e praças

que lutaram em Canudos. Sobretudo, a atuação valorosa dos militares gaúchos durante a 4ª Expedição, a qual acompanhou. Destaca por seu mérito, mais do que todos, um oficial nordestino, o Tenente-Coronel Siqueira de Menezes. Todavia, foram, segundo ele, os valentes gaúchos os maiores responsáveis pela resistência até a vitória. Não esquecem das polícias militares dos Estados da Bahia, Amazonas, Pará e São Paulo.

63 ARARIPE, Tristão de Alencar. Op. Cit. p. 176.

64 N.A.: Adquiri *Os Sertões* em sua 22ª edição, em 2 de julho de 1954.

Todavia, para os aguerridos soldados das coxilhas e da campanha do Rio Grande, havia pouco o que se esperar de um Exército politizado, desprofissionalizado, desarmado, vivendo do expediente rotineiro da caserna, despreocupado com o preparo para a guerra. Quanto ao sertanejo, na verdade, exalta-o. Talvez pela surpresa que tenha sido para ele sua resistência e espírito de luta, alimentados pelo fanatismo. Afinal, o aglomerado hu-

mano multiforme que habitava Canudos em torno do Conselheiro encontrava-se atrasado no tempo. O sertão e seus habitantes eram desconhecidos dos brasileiros do litoral, mormente daqueles do sul do Brasil. Uns poucos homens públicos baianos sabiam deles, mas não os conheciam. Os fazendeiros dos arredores conheciam-nos melhor, mas, também, pouco deles, e do Conselheiro, depois que o místico estabeleceu seu reduto em Canudos.

Contudo, penso que foi, se olhada de

maneira abrangente, positiva a apreciação, muitas vezes romântica, do notável construtor de belos perfodos. Só desse modo, com a publicação de *Os Sertões*, puderam os brasileiros saber da existência daqueles compatriotas completamente deserdados da fortuna. Não que isso, no futuro, viesse a fazer diferença...

“O protesto escandaloso de Euclides da Cunha passou a alimentar o plunitivismo de pacotilha. Foi, aliás, traduzido para na-

---

## **A Brigada Girard decompunha-se pelas estradas. Partiam-lhe do (seu) seio pedidos de reforma mais alarmantes do que aniquilamentos de brigadas. Salteara-a um beribéri excepcional exigindo não já a perícia de provetos médicos, senão o exame de psicólogos argutos**

*Euclides da Cunha*

---

ções cultas que terão, sobre o fato, uma idéia erroneamente desfavorável de nós brasileiros, e, ainda mais, do nosso Exército"<sup>65</sup>.

Ainda hoje, existe entre brasileiros de algumas letras e mesmo ilustrados a preocupação do que vão pensar. Preocupemo-nos conosco, resolvamos nossos problemas, deixemos de nos lamentar. Quem nós somos, os "cultos" sabem-no perfeitamente, e nós já deveríamos ter aprendido, após 179 anos de Nação politicamente independente, quem eles são.

### *De volta à Brigada Girard*

Voltemos a Euclides da Cunha e à Brigada Girard.

A tropa, ao embrenhar-se no sertão a caminho de Canudos, empreendeu uma caminhada em tudo e por tudo difícil, pois eram sérias as dificuldades com o transporte. "Os cargueiros, animais imprestáveis, velhos e cansados, muares refugados das carroças da Bahia e tropeiros improvisa-

Euclides da Cunha, destacou por seu mérito, mais do que todos, um oficial nordestino, o Tenente-Coronel Siqueira de Menezes.



dos – rengueavam, tropeçando pelos caminhos, imobilizando os batalhões e remoando a avançada. Assim chegou a Aracati, onde recebeu a tarefa de escoltar um comboio para Canudos. Neste comenos, dizimava-a a varíola. Ao passar em Juetê, no dia 14 de agosto de 1897, encontra o 15º Batalhão de Infantaria, já amadurecido na luta e que viera de Canudos"<sup>66</sup>. Havia sempre um atraso no deslocamento da tropa a fim de aguardar os retardatários, soldados sedentários da Capital Federal, desacostumados até à marcha, que deveria ser rotineira. No Rancho do Vigário é atacada. A tropa, bisonha, entra em pânico. Houve baixas. "Dispararam espavoridos os cargueiros. A boiada estourou. Mergulhando na caatinga... O 15º Batalhão, tomando a vanguarda, guiou os lutadores vacilantes. Não se repeliu o inimigo. (...) de cento e dois bois que comboiava, restaram apenas onze. A Brigada foi novamente investida no Angico. Afinal entrou em Canudos, onde os enrijados campeadores, que ali estavam sob a disciplina

65 MELLO, Dante de. *A verdade sobre Os sertões* (Análise reivindicatória da Campanha de Canudos). Biblioteca do Exército Editora. Rio de Janeiro: 1958, p. 7 (prefácio).

66 CUNHA, Euclides da. Op. Cit., p. 442.

tirânica dos tiroteios diuturnos, a acolheram com a denominação de 'Mimosas', nome que, entretanto, mais tarde, os seus bravos oficiais fizeram que se apagasse, a exemplo do primeiro título".<sup>67</sup>

Essa tropa que, com perto de mil homens, chegou a Canudos, em muito contribuiu para a base final da luta. Euclides fez a eles justiça. O labéu de "cobardes" foi merecido por aqueles em que a carapuça coube com facilidade. Principalmente os oficiais e, dentre eles, o general e os coronéis, cujo nomes desonraram o Exército de Caxias.

\*  
\* \*

O Governo Federal, agora consciente da situação em Canudos e sabedor do comportamento da Brigada Girard, providenciou em formar, rapidamente, uma nova divisão, buscando o que restava dos últimos batalhões, espalhados pelos Estados, de norte a sul. E, mais do que isto, Prudente de Moraes determinou a ida para teatro de operações do Secretário de Estado dos Negócios da Guerra, Marechal Carlos Machado de Bittencourt.

Às tropas de linha que conferiram para a Bahia (Salvador) foram acrescentados os corpos das polícias de São Paulo, Amazonas e Pará.

"Estes reforços que montavam a 2.914 homens, incluídos perto de 300 oficiais, fo-

ram repartidos em duas brigadas, a de linha a mando do Coronel Sampaio e os da polícia – excluída a de São Paulo, que seguira isolada na frente, sob o comando do Coronel Sotero – constituindo uma divisão que foi entregue ao General-de-Brigada Carlos Eugênio de Andrade Guimarães".<sup>68</sup>

A mobilização ocorreu no mês de agosto. Chegavam separadamente à Bahia, onde se municavam e embarcavam para Queimadas, para, em seguida, concentrarem-se em Monte Santo. É importante assinalar que "os batalhões de linha, além de desfalcados, vinham desprovidos de tudo, sem os mais simples apetrechos bélicos – à parte as espingardas velhas e o fardamento ruço, que haviam servido na recente campanha federalista do Sul".<sup>69</sup>

---

---

**No Rancho do Vigário ela é atacada. A tropa, bisonha, entra em pânico. Houve baixas. "Dispararam espavoridos os cargueiros. A boiada estourou.**

**Mergulhando na caatinga... Não se repeliu o inimigo. (...) de cento e dois bois que comboiava, restaram apenas onze**

*Euclides da Cunha*

---

---

**O MARECHAL  
CARLOS  
MACHADO DE  
BITTENCOURT**

Foi o único chefe que, ao chegar à Bahia, percebeu, imediatamente, a solução do problema militar Canudos. Compreendeu que não bastava enviar mais homens para a frente de combate. Entendeu que simplesmente um maior número de soldados agravaria a situação, pois a parca ração teria que ser dividida por uma tropa mais numerosa. "O que era preciso combater a todo o transe, e vencer, não era o jagunço, era o deserto.

<sup>67</sup> Ibid., p. 443.

<sup>68</sup> Ibid., p. 445.

<sup>69</sup> Ibid.

ções cultas que terão, sobre o fato, uma idéia erroneamente desfavorável de nós brasileiros, e, ainda mais, do nosso Exército<sup>65</sup>.

Ainda hoje, existe entre brasileiros de algumas letras e mesmo ilustrados a preocupação do que vão pensar. Preocupemo-nos conosco, resolvamos nossos problemas, deixemos de nos lamentar. Quem nós somos, os "cultos" sabem-no perfeitamente, e nós já deveríamos ter aprendido, após 179 anos de Nação politicamente independente, quem eles são.

### *De volta à Brigada Girard*

Voltemos a Euclides da Cunha e à Brigada Girard.

A tropa, ao embrenhar-se no sertão a caminho de Canudos, empreendeu uma caminhada em tudo e por tudo difícil, pois eram sérias as dificuldades com o transporte. "Os cargueiros, animais imprestáveis, velhos e cansados, muarens refugados das carroças da Bahia e tropeiros improvisa-



Euclides da Cunha, destacou por seu mérito, mais do que todos, um oficial nordestino, o Tenente-Coronel Siqueira de Menezes.

dos – rengueavam, tropeçando pelos caminhos, imobilizando os batalhões e remoando a avançada. Assim chegou a Aracati, onde recebeu a tarefa de escoltar um comboio para Canudos. Neste comenos, dizimava-a a varíola. Ao passar em Juetê, no dia 14 de agosto de 1897, encontra o 15º Batalhão de Infantaria, já amadurecido na luta e que viera de Canudos<sup>66</sup>. Havia sempre um atraso no deslocamento da tropa a fim de aguardar

os retardatários, soldados sedentários da Capital Federal, desacostumados até à marcha, que deveria ser rotineira. No Rancho do Vigário é atacada. A tropa, bisonha, entra em pânico. Houve baixas. "Dispararam espavoridos os cargueiros. A boiada estourou. Mergulhando na caatinga... O 15º Batalhão, tomando a vanguarda, guiou os lutadores vacilantes. Não se repeliu o inimigo. (...), de cento e dois bois que comboiava, restaram apenas onze. A Brigada foi novamente investida no Angico. Afinal entrou em Canudos, onde os enrijados campeadores, que ali estavam sob a disciplina

65 MELLO, Dante de. *A verdade sobre Os sertões* (Análise reivindicatória da Campanha de Canudos). Biblioteca do Exército Editora. Rio de Janeiro: 1958, p. 7 (prefácio).

66 CUNHA, Euclides da. *Op. Cit.*, p. 442.

tirânica dos tiroteios diuturnos, a acolheram com a denominação de 'Mimosa', nome que, entretanto, mais tarde, os seus bravos oficiais fizeram que se apagasse, a exemplo do primeiro título".<sup>67</sup>

Essa tropa que, com perto de mil homens, chegou a Canudos, em muito contribuiu para a base final da luta. Euclides fez a eles justiça. O labéu de "cobardes" foi merecido por aqueles em que a carapuça coube com facilidade. Principalmente os oficiais e, dentre eles, o general e os coronéis, cujo nomes desonraram o Exército de Caxias.

\*  
\* \*

O Governo Federal, agora consciente da situação em Canudos e sabedor do comportamento da Brigada Girard, providenciou em formar, rapidamente, uma nova divisão, buscando o que restava dos últimos batalhões, espalhados pelos Estados, de norte a sul. E, mais do que isto, Prudente de Moraes determinou a ida para teatro de operações do Secretário de Estado dos Negócios da Guerra, Marechal Carlos Machado de Bittencourt.

Às tropas de linha que conferiram para a Bahia (Salvador) foram acrescidos os corpos das polícias de São Paulo, Amazonas e Pará.

"Estes reforços que montavam a 2.914 homens, incluídos perto de 300 oficiais, fo-

ram repartidos em duas brigadas, a de linha a mando do Coronel Sampaio e os da polícia – excluída a de São Paulo, que seguira isolada na frente, sob o comando do Coronel Sotero – constituindo uma divisão que foi entregue ao General-de-Brigada Carlos Eugênio de Andrade Guimarães".<sup>68</sup>

A mobilização ocorreu no mês de agosto. Chegavam separadamente à Bahia, onde se municavam e embarcavam para Queimadas, para, em seguida, concentrarem-se em Monte Santo. É importante assinalar que "os batalhões de linha, além de desfalcados, vinham desprovidos de tudo, sem os mais simples apetrechos bélicos – à parte as espingardas velhas e o fardamento ruço, que haviam servido na recente campanha federalista do Sul".<sup>69</sup>

---

---

**No Rancho do Vigário ela é atacada. A tropa, bisonha, entra em pânico. Houve baixas. "Dispararam espavoridos os cargueiros. A boiada estourou.**

**Mergulhando na caatinga... Não se repeliu o inimigo. (...) de cento e dois bois que comboiava, restaram apenas onze**

*Euclides da Cunha*

---

---

**O MARECHAL  
CARLOS  
MACHADO DE  
BITTENCOURT**

Foi o único chefe que, ao chegar à Bahia, percebeu, imediatamente, a solução do problema militar Canudos. Compreendeu que não bastava enviar mais homens para a frente de combate. Entendeu que simplesmente um maior número de soldados agravaria a situação, pois a parca ração teria que ser dividida por uma tropa mais numerosa. "O que era preciso combater a todo o transe, e vencer, não era o jagunço, era o deserto.

67 Ibid., p. 443.

68 Ibid., p. 445.

69 Ibid.



Coronel Sotero de Menezes



General Carlos Eugenio

Fazia-se necessário dar à campanha o que ela ainda não tivera: uma linha e uma base de operações”.<sup>70</sup>

Mas, quem era esse militar que, na retaguarda, decidira a sorte da guerra a favor das armas da República?

Eis o perfil que dele traça Euclides da Cunha: “Era um homem frio, eivado de um ceticismo tranqüilo e inofensivo. (...) Militar às direitas, seria capaz – e demonstrou-o mais tarde ultimando tragicamente a vida – de se abalançar aos maiores riscos. Mas, friamente, equilibradamente, encarrilhado nas linhas inextensíveis do dever. Não era um bravo e não era um pusilânime”<sup>71</sup>. Muito ao contrário, era um homem dos regulamentos, das portarias, enfim, das leis. “Tinha o fetichismo das determinações escritas. Não as interpretava, não as criticava; cumpri-as. (...) Estava escrito. Por isso, to-

das as vezes que os abalos políticos lhes baralhavam, se retraía cautelosamente ao olvido.

“O Marechal Floriano Peixoto – profundo conhecedor dos homens do seu tempo nos períodos críticos do seu governo, em que a índole pessoal de adeptos e adversários influía, deixou-o, sempre, sistematicamente, de parte. Não o chamou; não o afastou; não o prendeu. (...) Sabia que o homem, cuja carreira se desatava numa linha reta, seca, inexpressiva e intorcível, não daria um passo a favor ou contra no tratamento dos estados de sítio”.<sup>72</sup>

“A República fora-lhe acidente inesperado no fim da vida. Não a amou nunca. (...) Foi-lhe sempre novidade irritante, não porque mudasse os destinos de um povo, senão porque alterara umas tantas ordenanças e uns tantos decretos, e umas tan-

70 *Ibid.*, p. 449.

71 *Ibid.*, p. 446

72 *Ibid.*

tas fórmulas, velhos preceitos que sabia de cor e salteado”.

Era, sobretudo, um perseverante e, ainda, um homem que se afixava aos detalhes. Ao chegar à Bahia, a 6 de agosto de 1897, encontrou tudo por fazer, no sentido de implementar o que entendeu logo necessário à vitória: o estabelecimento de uma sólida linha de abastecimento a partir de Monte Santo até Canudos: “Venceu-o, por fim, num destruir tenaz de numerosas dificuldades”.<sup>73</sup>

Na Bahia teve que enfrentar questões políticas locais, onde os oposicionistas afirmavam que viera e se demorara na capital para dar respaldo político ao Governador Luiz Viana, mal visto pelo Exército, porém apoiado por Prudente de Moraes. Todavia, não afastou do seu propósito, perseguiu-o em linha reta.

“Estava convencido de que o principal inimigo dos soldados era a fome. Ainda de Salvador, informou ao presidente que quando a terceira expedição se deslocou para Canudos, ‘já foi recebendo meia ração e que em Canudos recebia quarto de ração’, tendo havido dias em que nada recebeu, pelo que desertaram muitas praças e até três oficiais...”<sup>74</sup>

Enfim, a 7 de setembro, chegava o marechal a Monte Santo. Logo dá satisfação ao Presidente da República e participa-lhe “que a fome estava sendo tarefa mais difícil de combater que o inimigo traiçoeiro.

Ela estava provocando grande desgosto e desânimo entre os oficiais (...) motivando a retirada de muitos.”<sup>75</sup>

“Impaciente com a situação da expedição, que havia caído em ponto morto, o Presidente indagou ao seu ministro por que não se deslocava para Canudos. A resposta foi em tom de desabafo: ‘só devido à minha energia se tem conseguido manter as forças em Canudos. (...) luto com as mais sérias dificuldades para obter gêneros, feragens e animais para o transporte. A varíola está grassando de modo assustador desde Queimadas até Canudos e por isso é quase impossível obter pessoal prático para o comboio dos fornecedores, sendo-me preciso empregar os meios mais enérgicos para conseguir alguns recursos (...). As praças carecem de ração. As povoações aterrorizadas com a varíola, fugiram. Se

abandonar a coordenação dos suprimentos, seria um verdadeiro desastre, pois voltará a fome que reinou em Canudos (...) e então, não teremos a vitória, nem cedo, nem tarde”.<sup>76</sup>

O Marechal não se intimidou com a admoestação do presidente. Respondeu-lhe como devia. Não tomou posição de sentido, bateu continência e seguiu para Canudos. Não se encolhia quando tinha a convicção da certeza de suas decisões. Afinal, era ele que estava ciente do que ocorria, e não Prudente de Moraes e seus auxiliares.

---

---

### **Foi o único chefe que, ao chegar à Bahia, percebeu, imediatamente, a solução do problema militar Canudos.**

**“O que era preciso combater a todo o transe, e vencer, não era o jagunço, era o deserto”.**

---

---

<sup>73</sup> Ibid., p. 449.

<sup>74</sup> SAMPAIO, Consuelo Novais. Op. Cit., p. 72.

<sup>75</sup> Ibid.

<sup>76</sup> Ibid., p. 73.



Marechal Bittencourt. Ministro da Guerra enviado para o Teatro de Operações. "Foi o único chefe que, ao chegar à Bahia, percebeu, imediatamente, a solução do problema militar Canudos": a Logística. E venceu a guerra.

Nem os políticos e a imprensa que de tudo sabiam e sobre tudo opinavam. "Prudente de Moraes desculpou-se e, pouco depois (6 de outubro), o marechal comunicava ao presidente que "às 4 horas da tarde, a cidade de Canudos caiu definitivamente em nosso poder."<sup>77</sup>

"Nesse abnegar-se a si próprio, abdicando todas as regalias da própria posição, fez-se, na lídima significação do termo, o Quartel-Mestre-General de uma campanha em que era chefe supremo um seu inferior hierárquico"<sup>78</sup>. Espírito superior a todas as questões que contra ele levantaram, sabia que não importava o "título" que lhe atribuíram, pois seguindo um raciocínio lógico e com a determinação que possuía, não tinha qualquer dúvida de que a guerra seria vencida por ele, com a preocupação maior de manter a tropa alimentada e municiada.

"Nos últimos dias de agosto organizara-se afinal, definitivamente, um corpo regular de comboios, atravessando continuamente os caminhos e ligando de modo efetivo, com breves intervalos de dias, o exército em ope-

rações a Monte Santo"<sup>79</sup>. A partir de então a sorte da luta estava selada.

Bravura, heroísmo, fervor republicano não faltaram àqueles que em Canudos enfrentavam os jagunços. Porém, os resultados eram pífios, com elevado número de baixas e a tropa estacionada em Canudos. O inimigo mantinha-se abastecido. "Cristalizara-se num assédio platônico e dubio, recortado de fuzilarias inúteis, em que se jogava nobre e estupidamente a vida"<sup>80</sup>.

O Marechal Bittencourt preocupava-se menos com as cargas de baioneta em marcha-marche ou a luta corpo-a-corpo no interior dos casebres de taipa e barro do que em comprar muelles e organizar comboios. Atribuem-lhe a frase que aparece

em *Os Sertões*: "Mil burros mansos valiam na emergência por dez mil heróis". Soa humorística. Contudo, penso tratar-se de mais uma das frases euclidianas. Em momento algum o grande escritor atribuiu-a ao inclito marechal.

Outra questão determinava a celeridade no abastecimento. A guerra não poderia manter-se no impasse e prolongar-se, pois

---

---

**Ao chegar à Bahia,  
encontrou tudo por fazer,  
no sentido de implementar  
o que entendeu logo  
necessário à vitória: o  
estabelecimento de uma  
sólida linha de  
abastecimento a partir de  
Monte Santo até Canudos**

\* \* \*

**Estava convencido de que o  
principal inimigo dos  
soldados era a fome**

*Euclides da Cunha*

---

---

\* N.R.: O Marechal Bittencourt fiel ao seu pensamento de que nada adiantaria se a água, a munição de boca e a de guerra não chegassem à linha de frente de acordo com as necessidades, permaneceu com a logística e o General Artur Oscar na linha de frente comandando toda a operação.

77 Ibid.

78 CUNHA, Euclides da. Op. Cit., p. 448.

79 Ibid., p. 449.

80 Ibid.

“já entrar em novembro, sobre aquela zona, o regimen torrencial e dele decorreriam conseqüências insanáveis”.<sup>81</sup>

“Além dos depósitos e armazéns que o marechal obteve em Queimadas e Monte Santeo, aí fez instalar enfermarias e hospitais de emergência, para os quais trouxe de Salvador médicos e acadêmicos de medicina que, voluntária e devotadamente, se ofereceram”.<sup>82</sup>

## O PERÍODO DE TRANSIÇÃO NA FRENTE DE CANUDOS

Enquanto a “Divisão Auxiliar”, com 2.914 homens, neles incluídos 300 oficiais, não chegava a Canudos, o General Artur Oscar permanecia firme no seu propósito “de dominar os jagunços pelo sítio, pela fome, em vez de sacrificar vidas em novos assaltos de resultados pouco compensadores. Afrontou críticas malévolas dos que não conheciam a situação, nem sentiam o peso da responsabilidade de sua decisão”.<sup>83</sup>

Em 15 de agosto, recebeu o comandante-em-chefe o reforço da Brigada Girard: 892 praças e 56 oficiais; a 23, o Batalhão da Polícia de São Paulo, que se antecipara à “Divisão Auxiliar”, composta de 424 praças e 21 oficiais. Foram suficientes para cobrir as lacunas existentes e manter as posições frente aos conselheiristas “metidos nos casebres ou nas tendas por detrás

dos morros, ou colados às escarpas das trincheiras, pouco se temiam do jagunço”.<sup>84</sup>

No entanto, não se manteve estático o Comandante. A artilharia não dava trégua, batia a “cidadela de barro” dia e noite, provocando incêndio e destruição. Mas, os alvos principais eram as igrejas; a velha, prestes a ser totalmente destruída. “A 23 de agosto, descera, do alto da Favela, o Withworth 32. Naquele dia fora ferido o General Barbosa, quando inspecionava a bateria do centro, próximo ao quartel-general da 1ª coluna”. (...) A “matadeira” entrou

em ação, e fê-lo de modo formidável. “A grande peça detonou: viu-se arrebentar, com estrondo, o enorme *schrapuell* entre as paredes da igreja, esfarelando-lhe o teto, derrubando o resto do cam-

panário e fazendo saltar pelos ares, revolu-teando, estridulamente badalando, como se ainda vibrasse um alarma, o velho sino que chamava ao descer das tardes os combatentes para as rezas...”.<sup>85</sup>

Porém, foi breve a serventia do Withworth 32.: “Quebra-se uma peça do aparelho obturador do canhão fazendo-o emudecer para sempre”.<sup>86</sup>

“A 6 de setembro, sucesso de maior monta; caíram uma após outra as torres da igreja nova. O caso ocorrera depois de seis horas consecutivas de bombardeio”.<sup>87</sup> Em parte resultara de um engano. Chegara à frente a munição inerte, e não as granadas.

---

### Mil burros mansos valem na emergência por dez mil heróis

---

*Euclides da Cunha*

81 *Ibid.*, p. 450.

82 ARARIPE, Tristão de Alencar. *Op. Cit.*, p. 179.

83 *Ibid.*, p. 180.

84 CUNHA, Euclides da, *Op. Cit.* 452.

85 *Ibid.*, p. 454.

86 *Ibid.*

87 *Ibid.*, p. 470.

A decisão foi a de utilizá-las todas sobre a igreja. O resultado surpreendente deixou a tropa livre das seteiras altas, de onde atiradores peritos infringiam aos sitiados baixas diárias, que já se constituíam em rotina. Mais ainda, “os comboios, ao chegarem, dali recebiam em cheio, no último passo, ao transporem o rio, antes da zanga em passagem coberta que os levava ao acampamento, descargas violentas”<sup>88</sup>. A Brigada Girard e o batalhão paulista ali tinham recebido, verdadeiramente, as “boas-vindas” dos canudenses: um cerrado e certo fogo.

A derrubada das torres da igreja nova constituiu-se em vitória tática relevante para a Quarta Expedição.

No dia 7 de setembro, como que a prestar homenagem à grande efeméride, e, coincidindo com a chegada do Marechal Bittencourt a Monte Santo, outra vitória. Talvez de maior significado que a do dia anterior. “Desde muito entrincheirados na Fazenda Velha, algumas dezenas de guerrilheiros zombavam dos canhões do Coronel Olímpio – que se emparcavam no alto, num rebordo da Favela. A dois passos da artilharia e dos contingentes que a reforçavam, tinham, os guerrilheiros, durante mais de dois meses tolhido a dilatação do cerco por aquela banda, a despeito da tormenta de disparos que lhes estrugia a cavaleiro. Numa situação dominante sobre o grosso das linhas ajustadas à orla do povoado, enfiavam-nas de ponta a ponta, contribuindo para as baixas diárias que rareavam, e emparelhando-os com as torres no devassar os mais bem escolhidos parapeitos ou abrigos”<sup>89</sup>.

Deixemos ao Coronel Olímpio da Silveira a descrição do combate, por ele feita na parte oficial ao seu superior imediato:

“Fazenda Velha, 8 de setembro de 1897.

“Ao cidadão General-de-Brigada João da Silva Barbosa (...).

“Em cumprimento à vossa ordem, recebida ontem à tarde, para tomar e ocupar o ponto denominado Tapera, ou Fazenda Velha, segui às 10 horas da noite, com uma força do 27º Batalhão de Infantaria, sob o comando do Capitão Tito Escobar, o pessoal da 4ª bateria do 2º Regimento de Artilharia, sob o comando do Segundo-Tenente Francisco Escobar Araújo, um contingente de forças do 5º Regimento de Artilharia de Campanha, sob o comando do Alferes adido ao mesmo, José de Oliveira Campelo, e uma boca de fogo com a competente munição.

“Tendo disposto a força com atiradores pelos flancos direito e esquerdo, debaixo da maior ordem e silêncio, fiz seguir a 50 metros da coluna o alferes Campelo, com oito praças, ex-alunos, e à retaguarda desta força marchei com mais 15 praças, também ex-alunos<sup>90</sup>. Ao aproximarmos do ponto que hoje ocupamos, fomos logo atacados por um grupo superior a 100 homens que se achavam entrincheirados por trás de diversos montões de pedra. Ordenei logo a carga, sendo em cinco minutos, se tanto, tomadas todas as posições, seguindo nossa avançada até a margem esquerda do Vaza-Barris.

“O inimigo, atordoado pela precipitação do ataque, não teve tempo de nos apresentar resistência, conseguindo, do outro lado do rio, resistir com tiroteios fortes à nossa ocupação.

“Tomada a posição, mandei logo demolir os montões de pedras e construir os reduzidos que ora ocupamos; trabalho esse que só foi concluído às 6 horas da manhã de hoje.

<sup>88</sup> Ibid.

<sup>89</sup> Ibid., p. 471.

<sup>90</sup> N.A.: Das escolas militares.

“A posição que hoje ocupamos tornou a parte mais populosa de Canudos dominada pelos fogos de nossa infantaria, estabelecendo completo sítio, deixando livres todas as estradas que comunicam as forças da vanguarda com a Favela e impossibilitando os moradores do chamado Baixo Nobre de Canudos de transitar pelas ruas.

“Peço a atenção de V.Exa. para o modo brilhante com que se comportaram os seguintes oficiais e praças: (...). Saúde e fraternidade.

“Coronel Antônio Olfmpio da Silveira, Comandante da Brigada de Artilharia”.<sup>91</sup>

O reduto conquistado recebeu a denominação de “Trincheira 7 de Setembro”.

“A periferia do sítio aumentara de uns quinhentos metros para a esquerda, na direção do sul, trancando inteiramente os dois quadrantes de leste”.<sup>92</sup>

## O TENENTE-CORONEL SIQUEIRA DE MENEZES

Talvez o mais brilhante oficial durante a campanha de Canudos.

Relembremos<sup>93</sup>: “(...) Conheciam-no os vaqueiros amigos das cercanias e por fim os próprios jagunços. Assombrava-os aquele homem frágil, de fisionomia nazarena que, apontando em toda parte com uma carabina à bandoleira e um podômetro preso à bota, lhes desafiava a astúcia e não tremia ante às emboscadas e não errava a leitura da bússola portátil entre os estampidos dos bacamartes. Por sua vez, o comandante-em-chefe avaliara o seu valor. O Tenente-Coronel Menezes era o olhar da expedição. Oriundo de família sertaneja do norte e tendo até próximos

colaterais entre os fanáticos em Canudos, aquele jagunço aloucado, de aspecto frágil, física e moralmente brunido pela cultura moderna, a um tempo impávido e atilado – era a melhor garantia de uma marcha segura. E deu-lhe um traçado que surpreendeu os próprios jagunços”<sup>94</sup>. Esse é o belo perfil que dele traça Euclides da Cunha.

Foi o responsável pela idéia, o planejamento e a execução da única ação de cunho estratégico durante a campanha. Apresentou-a ao General Artur Oscar que, sob o comando de Siqueira de Menezes, entendeu-a exeqüível e deu-lhe a ordem para executar a missão.

“Esclarecido por informações de alguns vaqueiros leais, aquele oficial viera a saber das vantagens de uma outra estrada, a de Calumbi, ainda desconhecida, que correndo entre as do Rosário e do Cambaio, é mais curta que ambas, facilitava travessia rápida para Monte Santo, onde ia ter traçado quase retilíneo, seguindo firmemente a linha norte-sul.

Siqueira de Menezes realizou o que idealizara em três dias. Saiu a 4 de Canudos, à frente de 500 homens, que a tanto montavam (...). Varou pelo novo caminho descoberto, voltando a 7, pelo Cambaio, num movimento rápido, ousado, feliz e de resultados extraordinários para o desenlace da guerra”.<sup>95</sup>

Do relatório ao comandante-em-chefe, datado de 17 de setembro, são destacadas as seguintes partes: “(...) as comunicações dos oficiais a cargo de quem corre o serviço de transporte, de que se acham em péssimo estado as aguadas na zona compreendida entre Rosário e Canudos, onde, além disso, há absoluta falta de pastos para os

91 ARARIPE, Tristão de Alencar. Op. Cit., p. 181.

92 CUNHA, Euclides da. Op. Cit., p. 472.

93 N.A.: Ver *RMB* v. 121, nºs 4/6, abr./jun.2001, p. 104.

94 *Ibid.*, p. 337.

95 *Ibid.*, p. 473.

animais, aconselharam a vossa acertada medida de mandar exploradores pelas estradas do Cambaio e Calumbi, no intuito de verificar a possibilidade de ser utilizada qualquer delas que oferecesse melhores condições de viabilidade, mais fartas águas e abundância de pastos, para servir ao movimento dos comboios, hoje, penosamente feito pela estrada aberta, em sua maior extensão, pela comissão de engenheiros, para trazer o nosso Exército à posição em que se acha".<sup>96</sup>

São descritas como "formidáveis as trincheiras naturais e artificiais (...) nos cimos das serras do Cambaio e Calumbi, por onde o inimigo contava como certa nossa vinda"<sup>97</sup> e a nossa derrota. Daí nascer a necessidade de um movimento estratégico de certa amplitude no teatro das operações, com o fim de apoderarmo-nos de pontos militares de tão capital importância. Com êxito superior às minhas esperanças, consegui tomar por surpresa, com o menor sacrifício, tanto uma como outras trincheiras nos dias 4 e 7 de setembro"<sup>98</sup>.

O relatório mostra a preocupação com a avaliação correta dos acidentes do terreno e a capacidade e qualidade dos poços de aguada. Conclui pela substituição da estrada utilizada por outra com percurso inferior de três léguas, e que passou a ser adotada com reflexos imediatos no abastecimento da tropa em operações de guerra em Canudos.

A certa altura do relatório, Siqueira de Menezes deriva para considerações de ordem política:

"Os paladinos da restauração monárquica, melhores do que nós informados, ou antes conhecedores perfeitos da vantajosíssima, da esplêndida posição estraté-

gica de Canudos, tinham como certa a vitória que anunciaram com precipitada antecedência, (...) (...)". "(...) Não querem ver os senhores da restauração, que apesar de Canudos ter suprimido boa parte do republicanismo brasileiro, desinteressado e puro, ainda há muito quem vele com amor e desprendimento de vantagens materiais pela República, em contraposição ao procedimento interesseiro e egoístico dos defensores da extinta monarquia".<sup>99</sup>

\*  
\* \*

Causa espécie este tipo de comentário na parte oficial de Siqueira de Menezes. No entanto, ele mostra, junto às exaltações à República nas ordens do dia e partes de combate, mais do que o entusiasmo, a paixão que movia os oficiais, mesmos os de postos mais elevados, de realizarem uma análise serena, fruto da obtenção de informações isentas, que não os levasse à ligação mais do que improvável do Conselheiro com os chefes monarquistas.

Todavia, a participação dos monarquistas no Brasil e no exterior fazia parte de um clima – criado pela imprensa, políticos, florianistas civis e militares e os jacobinos que agitavam o povo nas ruas – que contagiava a quase todos. Os republicanos, que possuíam pelo menos a tranquilidade e a imparcialidade para avaliar corretamente a situação, silenciavam, para não receberem, então, a terrível pecha de "monarquistas".

Assim, partia o Exército para Canudos a fim de combater os mirabolantes devaneios monarquistas e não, tão-somente, os jagunços.

96. ARARIPE, Tristão de Alencar. Op. Cit., p. 183.

97. N.A.: Da 4ª Expedição.

98. Ibid.

99. Ibid., p. 185.

Sempre preocupado com a água, relata Siqueira Menezes:

"(...) e fomos acampar, no Riacho Cachomongá, em cujo leito cavaram, os moradores da Fazenda do Calumbi, um profundo poço que fornece água nativa, segundo dizem, aos moradores da mesma fazenda e gados de sua propriedade e, sendo bem guardado e conservado convenientemente, nos abastecerá d'água aos comboios".<sup>100</sup>

"No dia seguinte, 5, às 10 horas da manhã, depois da carneação e almoço, fomos à Fazenda da Boa Esperança, onde há nova fonte de água vertente, melhor conservada pelo respectivo vaqueiro, o cidadão Antônio Cachoeira, que, encontrado dando água a seus animais, foi preso pela vanguarda e levado para o primeiro pouso, onde me foi apresentado.

"Verificando que não era jagunço, mandei pô-lo em liberdade, empregando-o como guia na continuação da marcha para o Cambaio". (...) "Daí partimos e fomos pousar no Juá, a 8 ou 9 quilômetros de distância. Entre Suçurana, que tem água, e Juá fica Curral Novo".<sup>101</sup>

Além da água, que Siqueira de Menezes fora encontrando e mapeando no caminho que desbravava, outro fato importante que tomou conhecimento foi o de que, nessa região tão próxima de Canudos, mas tão desconhecida das forças do governo, seus habitantes, em maioria, fugiram dos jagunços para a caatinga ou permaneceram em suas fazendas. Não apoiavam Antônio

Conselheiro. "Para fazer inteira justiça aos habitantes da zona que me é conhecida, compreendida entre as estradas de Massaracá (menos as do Cumbe) e Cambaio, afirmo que é insignificante o contingente oferecido aos conspiradores da lei, concentrados em Canudos. Esta gente merece-nos toda a atenção. Um destes últimos prisioneiros que pus em liberdade me acompanhou como guia conhecedor de um outro caminho para o Cambaio, do que não tive dúvida, dada a sua boa vontade e franca lealdade".<sup>102</sup>

Sobre a Serra do Cambaio, escreve:

"A lembrança desta luta<sup>103</sup> muitas vezes assaltou-me o entendimento, obrigando-me a refletir na gravidade e importância da situação que em breve ia enfrentar e na qual de todo me concentrava". (...) (...) "Surpreendê-los era todo meu intento e consegui". (...) "...chegamos à posição almejada, encontrando-a abandonada pelos jagunços, que longe estavam de acreditar na possibilidade de nosso empreendimento, às 12 horas e 30 minutos da tarde.

"Com felicidade rara, ocupamos este ponto estratégico de súbito valor, inutilizando-o para o inimigo, que fica cortado por sete lados para todos os seus movimentos."

Estava vencida a maior dificuldade.

"Ainda não tínhamos Canudos a vista... Às 2 horas e 40 minutos da tarde de 7 de setembro, com espanto geral do inimigo, tomamos posições à margem direita do Vaza-Barris, em situação dominante e fronteira à que ocupa o grosso de nossa força, dentro da cidadela, enfiando principalmente a parte até então não descortinada de outros pontos".<sup>104</sup>

100 Ibid.

101 Ibid., p. 185.

102 Ibid., p. 186.

103 N.A.: Refere-se à Expedição Major Febrônio de Brito.

104 Ibid., p. 189-190.

Estava ampliado o cerco. As comunicações de Monte Santo até Canudos tinham, desde então, graças à nova estrada aberta desde o Juá até a Favela, caminho rápido e seguro. "Canudos tinha agora circuitando-o do extremo norte ao sul, na Fazenda Velha, e daí para o ocidente, na ponta da estrada do Cambaio, um desmedido semicírculo de assédio. Restavam apenas aos jagunços, no quadrante de noroeste, as veredas de Uaná e Várzea da Ema. Perfigurava-se próximo o termo da campanha".<sup>105</sup>

## O ATAQUE FINAL

O abastecimento de que desfrutavam os jagunços não mais supria as necessidades de cerca de seis mil habitantes – combatentes, mulheres, crianças e velhos – quem sabe até número maior. Começaram a padecer do sofrimento da fome. Pior que a fome, a sede. A situação invertera-se. Agora eram os jagunços que, ocultos pela escuridão da noite, buscavam ávidos os poços do Vaza-Barris e serviam de alvos aos soldados.

Porém, mantinham-se na luta que sabiam perdida. Poderiam ter escapado, pois ainda estava aberto o caminho para a Várzea da Ema. É verdade que muitos se retiraram; não somente mulheres, velhos e crianças, mas, também, alguns jagunços.

O General Artur Oscar mantinha sua decisão. Em breve completaria o cerco. Todavia, parecia permitir a fuga, ainda possível, dos sitiados.

A 13 de setembro, iniciando a marcha desde Monte Santo pela estrada recentemente aberta, desloca-se a Divisão Auxiliar. E as primeiras tropas foram a dos corpos de polícia do Norte: "Os dois corpos do Pará, disciplinados como os melhores de linha, e o do Amazonas, com o uniforme característico que adotara desde a Bahia; cobertos, oficiais e soldados, de grandes chapéus de palha de carnaúba, desabados, dando-lhes aparência de numeroso bando de mateiros"<sup>106</sup>. Chegaram e entraram em ação. Tendo sob o seu comando o Batalhão de Polícia do Amazonas, em fins de setembro, o Tenente-Coronel Siqueira de

Menezes "fecha a estrada para a Várzea da Ema e praticamente completa o cerco".<sup>107</sup>

O General Artur Oscar mantém-se firme em, pela inanição causada pela fome e sede, aguardar a rendição. Mas, os sitiados não ficaram imobilizados. "Ainda a 24 de setembro, as forças policiais

---

### **A situação invertera-se. Agora eram os jagunços que, ocultos pela escuridão da noite, buscavam ávidos os poços do Vaza-Barris e serviam de alvos aos soldados**

---

do Pará, em cooperação com o batalhão de polícia do Amazonas e os 37º e 38º Batalhões de Infantaria, realizaram séria investida contra cerca de mil casas da zona norte do arraial e conseguiram fazer muitos prisioneiros. (...) as perdas, contudo, foram ainda numerosas, e, no dizer do Coronel Dantas Barreto, os resultados não foram compensadores".<sup>108</sup>

A 27 de setembro chegou a Canudos o grosso da "Divisão Auxiliar".

Encontrava-se à disposição do comandante-em-chefe todo o reforço que solici-

<sup>105</sup> CUNHA, Euclides da. Op. Cit., p. 475.

<sup>106</sup> *Ibid.*, p. 479.

<sup>107</sup> ARARIPE, Tristão de Alencar. Op. Cit. 193.

<sup>108</sup> *Ibid.*

tara e, assim, os meios necessários para um cerco rigoroso, sob o qual o inimigo teria que se resignar ou, então, o ataque em massa sobre “a misteriosa cidade sertaneja”, cujo número de defensores rareara – estimava-se entre 400 a 600 jagunços – e não mais poderiam ter qualquer pretensão de vitória.

Artur Oscar, pressionado pelos políticos e a opinião pública trabalhada pela imprensa, não conseguiu manter sua vontade de chegar à vitória – a

esta altura próxima – pela manutenção do sítio, quando inúmeras vidas, de ambas as partes, seriam poupadas. Sabia o general que atribuíam à sua lógica os epítetos de “prudente”, procrastinador e mesmo de covarde. É justo acrescentar que, entre seus comandados, muitos desejassem colocar um fim naquela luta o mais rápido possível, eliminar os jagunços, que tantas vidas ceifaram e tantos infortúnios causaram aos seus camaradas, regressar aos seus lares desde o Amazonas até o pampa gaúcho e esquecer as aflições sofridas. O General Artur Oscar cedeu.

109 CUNHA, Euclides da. Op. Cit., p. 522, registra que “segundo os mapas dos batalhões, havia no dia 30 de setembro 5.871 homens sob as armas”.

110 Ibid., p. 523.



Coronel Dantas Barreto e Cesar Sampaio (na foto), carregam com excepcional intrepidez

“Reunidos a 30 de setembro os principais chefes militares, concentram nos dispositivos do recontro para o dia imediato. E, de acordo com os lineamentos do plano adotado, naquele mesmo dia, à noite, mobilizaram-se as unidades de combate, ocupando, assim, de véspera, as posições de investida”<sup>109</sup>.

**A manhã de 1º de outubro** inicia-se sob violento canhoneiro sobre os últimos casebres sitiados. Durou em torno de 50 minu-

tos. O que restava ficou arrasado. “As pontarias estavam feitas de véspera. Não havia como errar o alvo imóvel”<sup>110</sup>. Após o canhoneiro, não deveria haver problemas quando carregasse a infantaria.

O planejamento do ataque fora detalhado, discutido com os comandantes até o nível batalhão e transmitido aos oficiais em comando nas demais unidades:

“– Ao toque de – comandante-em-chefe, infantaria avançar! – as Brigadas, 3ª e 6ª, dirigir-se-ão a marche-marche para as posições inimigas, que procurarão conquistar à baioneta, fazendo o assalto pelos flan-

cos e retaguarda da igreja nova, salvo se a conveniência da ocasião aconselhar outra situação, que fica ao critério dos comandantes das 3ª e 6ª Brigadas". O detalhamento do plano de ataque continua: "(...) os Batalhões 26º e 5º da Bahia e ala direita do de São Paulo, dirigir-se-ão pelo Vaza-Barris, a tomar posição junto à margem esquerda, (...). E assim prossegue distribuindo as missões a serem cumpridas.

"Ao toque de – Avançar – todo o Exército armará baioneta e ninguém fará fogo sem ordem expressa do oficial que comanda; desde que a vitória se tenha manifestado completamente para as nossas forças, os comandantes das brigadas assaltantes mandarão tocar alvorada; todas as bandas de cornetas e tambores repetirão o toque, as músicas tocarão o Hino Nacional; mas ninguém abandonará as posições"<sup>111</sup>. A Ordem do Dia nº 140 do Comando-Geral tudo previu, nos mínimos detalhes.

"As 3ª e 6ª Brigadas, impulsionadas pessoalmente pelos respectivos chefes, Tenente-Coronel Dantas Barreto e Coronel João Cesar Sampaio, carregaram com ex-

cepcional intrepidez. Chegaram a ocupar grande parte da zona sitiada, com a impressão de estar deserto o arraial"<sup>112</sup>.

Porém, esta não era a realidade. Os jagunços quedos aguardavam os assaltantes, deixando-os aproximar-se o mais possível das posições que ocupavam. Subitamente, abrem fogo à queimadura num intenso tiroteio, quando mostraram elevada disciplina tática. A confusão se estabelece entre os atacantes; inicia-se a luta corpo-a-corpo e o tiroteio desordenado. Prevaleram, então, a ferocidade, o ódio, a vontade de matar de ambos os lados.

Trechos da parte do Tenente-Coronel Dantas Barreto dão idéia da violência do combate: "(...) deixei ontem à noite a posição que ocupei e guardei desde 18 de julho último"<sup>113</sup>, com a brigada sob meu comando; tomei a retaguarda das trincheiras que completavam o sítio, e pelas 6 e meia horas da manhã, transpus o parapeito daquela fortificação e (...). Determinei antes de entrar na zona a conquistar, que os corpos logo depois de transporem aquele parapeito, (...) e nessa ordem carre-

---

**A confusão se estabelece entre os atacantes; inicia-se a luta corpo-a-corpo e o tiroteio desordenado. Prevaleram, então, a ferocidade, o ódio, a vontade de matar de ambos os lados.**

\* \* \*

**Não tínhamos avançado muitos metros, quando os jagunços, ocultos em suas tocas, na forma habitual, romperam os seus fogos certos e os nossos bravos soldados começaram a pagar, aliás em demasia, as conseqüências da sua comprovada intrepidez.**

*Tenente-Coronel Dantas Barreto*

---

<sup>111</sup> ARARIPE, Tristão de Alencar. Op. Cit., 219.

<sup>112</sup> Ibid., p. 220.

<sup>113</sup> N.A.: Praticamente dois meses e meio, de 18 de julho a 2 de outubro de 1897.

gassem sobre o inimigo, com a maior impetuosidade possível, o que efetivamente foi executado e com toda a correção e ordem.

“Não tínhamos avançado muitos metros, quando os jagunços, ocultos em suas tocas, na forma habitual, romperam os seus fogos certos e os nossos bravos soldados começaram a pagar, aliás em demasia, as consequências da sua comprovada intrepidez.”

“O solo ia se cobrindo de mortos e feridos, mas o ânimo sempre arrojado, o espírito sempre resolutivo desses denodados brasileiros conservaram a mesma intensidade de energia. Não importava o sangue que brotava dos que iam ficando; era preciso mais um sacrifício para a vitória total da República, *nesta desgraçada luta*, e ninguém vacilou um só momento. Ainda uma vez estava empenhada a honra dos bravos de 27 e 28 de junho, de 18 e 24 de julho, deste ano. (grifos do articulista).

“As avançadas da brigada faziam vivíssimo fogo às primeiras manifestações dos bandidos e as casas onde se ocultavam estes iam servindo de necrotério de seus próprios cadáveres.

“Homens, mulheres e crianças, num amontoado brutal e selvagem, constituíam o objetivo desse quadro de morte que íamos, a contragosto, deixando.

“Uma hora depois, tínhamos as nossas reservas abrigadas nas casas paralelas ao flanco esquerdo da igreja nova, e as avan-

çadas nos escombros desta, em cuja parte mais elevada foi hasteado o pavilhão nacional. O inimigo não estava ainda totalmente esmagado, mas tínhamos chegado até onde era possível fazê-lo. (...) Já no final da ação, quando ordenávamos as forças da brigada, foi o bravo e arrojado Major Henrique Severiano da Silva, comandante interino do 25º Batalhão de Infantaria, ferido mortalmente por um jagunço que conseguiu ficar oculto em uma das casas por nós conquistada.

“Este acontecimento enchera o valoroso e bravo 25º Batalhão de Infantaria da mais justa e pungente tristeza, mas consolara-o a lembrança de que *aquele digno oficial soubera honrar o seu nome e o da corporação a que se ligara com todo o afeto e todo o entusiasmo de que era capaz*”<sup>114</sup>. (grifos do articulista).

Não conseguiram cumprir a missão as 3ª e 6ª brigadas, embora, em muito, houvessem reduzido o perímetro defensivo dos conselheiristas e diminuído o número de seus defensores.

Foi lançado no combate o 5º da polícia da Bahia; não foi suficiente. Em seguida marcharam o 34º, o 40º, o 30º e o 31º Batalhões de Infantaria. O reduto a ser conquistado ardia em chamas, mas, ainda, inexplicavelmente resistia.

“Ao fim de três horas de combate, tinham-se mobilizado dois mil homens sem efeito al-

---

**Homens, mulheres e crianças, num amontoado brutal e selvagem, constituíam o objetivo desse quadro de morte que íamos, a contragosto, deixando.**

\* \* \*

**O reduto a ser conquistado ardia em chamas, mas, ainda, inexplicavelmente resistia.**

*Tenente-Coronel Dantas Barreto*

---

114 Ibid., p. 206.

gum. As nossas baixas avultaram. Além de grande número de praças de menor patente, baquearam mortos, logo pela manhã, o comandante da 29ª, Major Hucirós, e o da 5ª brigada, Tenente-Coronel Tupi Ferreira Caldas.

\*  
\* \*

Os soldados idolatravam Tupi Caldas. Era uma rara vocação militar. Irrequieto,

nervoso, impulsivo, o seu temperamento casava-se bem à vertigem das cargas e à rudeza das casernas. Nesta campanha mesmo jogara várias vezes a vida. Fora o comandante da vanguarda a 18 de julho; e depois daquele dia safra indene dos mais mortíferos tiroteios. As balas tinham-no, até então, poupado, rendando-lhe o chapéu, almogando-lhe a chapa do talim. A última fulminou-o...<sup>115\*</sup>

Assim o viu Euclides da Cunha”.

\*  
\* \*

## ANTÔNIO, O BEATINHO

“Antônio Beatinho, o altareiro, tomava de um crucifixo, contemplava-o com o olhar diluído de um faquir em êxtase; aconchega-

va-o do peito, prostrando-se profundamente; imprimia-lhe ósculo prolongado; e entregava-o amolentado ao fiel mais próximo, que lhe copiava, sem variantes, a mímica reverente. Depois erguia uma virgem santa, meditando os mesmos atos; depois...<sup>116</sup>

“(...) acólito e auxiliar do Conselheiro. Mulato claro e alto, excessivamente pálido e magro, ereto o busto adelgaçado. A barba rala e curta emoldurava-lhe o rosto pe-

queno animado de olhos inteligentes e límpidos.

“Veio com outro companheiro, entre algumas praças, seguido de um séquito de curiosos.

“Ao chegar a presença do general, tirou tranqüilamente o gorro azul, de listras e bordas brancas, de linho; e ficou coreto esperando a primeira palavra do triunfador.

“Não foi perdida uma sílaba única do diálogo prontamente travado.

– Quem é você?

– Saiba, seu *doutor general*<sup>117</sup>, que sou Antônio Beato e eu mesmo vim por meu pé me entregar porque a gente não tem mais opinião<sup>118</sup> e não se agüenta mais.

– Bem. E o Conselheiro?...

– O nosso bom Conselheiro está no céu...

115 CUNHA, Euclides da – Op. Cit. p. 527.

116 Ibid. p. 179.

117 N.A.: “A extravagante denominação é textual. Devem recordar-se dela todos os que assistiram a interessante conferência. Ademais, no que aí segue escrito só altera a prosódia do sertanejo refratário aos rr, ss, etc. A reprodução do diálogo é integral.” (Nota de Euclides da Cunha, que o presenciou)

118 N.A.: Pensou que queria se referir à ausência do Conselheiro.

Explicou com detalhe que morrera a 22 de setembro.

– E os homens não estão dispostos a se entregarem?

– Batalhei com uma porção deles para virem e não vieram porque há um bando lá que não querem. São de muita opinião. Mas não agüentam mais. Quase tudo mete a cabeça no chão de necessidade. Quase tudo está seco de sede...

– E não podes trazê-los?

– Posso não. Eles estavam em tempo de me atirar quando saí...

– Já viu quanta gente aí está, toda bem armada e bem disposta?

– Eu fiquei espantado!

– Pois bem. A sua gente não pode resistir, nem fugir. Volte para lá e diga aos homens que se entreguem. Não morrerão. Garantilhes a vida. Serão entregues ao Governo da República. E diga-lhes que o Governo da República é bom para todos os brasileiros. Que se entreguem. Mas sem condições; não aceito a mais pequena condição...

O Beatinho, porém, recusava-se, obstinado, à missão. Temia os próprios companheiros. Apresentava as melhores razões para não ir.

Nessa ocasião, interveio o outro prisioneiro que até então permanecera mudo.

Viu-se, pela primeira vez, um jagunço bem nutrido e destacando-se do tipo uniforme dos sertanejos. Chamava-se Barnabé José de Carvalho e era um chefe de segunda linha.

Tinha o tipo flamengo, lembrando talvez – o que não é exagerada conjectura – a ascendência de holandeses que tão largos anos por aqueles territórios do norte trataram com o indígena.

Brilhavam-lhe, varonis, os olhos azuis e grandes; o cabelo alourado revestia-lhe, basto, a cabeça chata e enérgica.

Apresentou logo como credencial o mostrar-se duma linhagem superior.

Não era matuto largado. Era casado com uma sobrinha do Capitão Pedro Celeste, de Bom Conselho...

Depois, contraveio, num desgarre de sabusado, insistindo com o Beatinho recalcitrante:

– Vamos! Homem! Vamos embora... Eu falo uma fala com eles... deixe tudo comigo. Vamos!

E foram".<sup>119</sup>



Beatinho retornou passada uma hora. Conduzia cerca de trezentas pessoas. Mas, com elas a surpresa: não eram jagunços, mas sim mulheres, crianças e velhos. Aliviara o reduto final daqueles que se constituíam num fardo a carregar. Ficaram os combatentes que decidiram acompanhar o Conselheiro, na jornada que, desde 22 de setembro, iniciara. Fica a dúvida se as tratativas engendradas pelo Beatinho foram de caso pensado. Se assim foi, consumou o golpe com invulgar maestria.

## O FIM DA LUTA

O combate continuou nos dias 3 e 4. Na tarde do dia 5 de outubro terminou a luta. Todos os defensores estavam mortos. Lutaram até o último homem. "No dia 6 acabaram de o destruir desmanchando-lhe as casas, 5.200, cuidadosamente contadas".<sup>120</sup>

O cadáver de Antônio Conselheiro, oculto sob tênue camada de terra foi encontrado, fotografado e sua cabeça enviada para a Bahia, "onde deliraram multidões em festa".

119 *Ibid.*, p. 533.

120 *Ibid.*, p. 542.

\*  
\* \*

*Os Sertões* constituem-se no mais pungente épico de nossa literatura. Para encerrá-lo Euclides da Cunha utilizou-se de uma hipérbole: "Canudos não se rendeu. Exemplo único em toda a história, resistiu até o esgotamento completo. (...). Eram quatro apenas: um velho, dois homens feitos e uma criança, na frente dos quais rugiam raivo-

samente cinco mil soldados. (grifos do articulista).

\*  
\* \*

Próximo número:

- Análise do articulista sobre a questão Canudos.
- A morte do General Carlos Machado Bittencourt.
- Término do Governo Prudente de Moraes.

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA> / História do Brasil /; Política; Militar; Prudente de Moraes (Presidente da República); Guerra de Canudos; Antônio Conselheiro; Oscar, Artur (General); Girardi, Miguel Maria (General); Bittencourt, Carlos Machado de (Marechal); Menezes, Siqueira de (Tenente-Coronel); Caldas, Antônio Tupi Ferreira (Tenente-Coronel); Souza, João Militão de (Capitão); Medeiros, Joaquim Manoel de (Coronel); França, Manoel Gonçalves Campelo (Coronel); Barreto, Dantas (Coronel); Sampaio, João Cesar (Coronel);

Coitado daquele que, por temer  
o fracasso, nada começa.

*Hitopadexa*

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

Seus amigos ficarão encantados com os *souvenirs* que você irá mostrar. São peças artesanais que representam o que de melhor existe nos acervos das unidades culturais da Marinha. Compre, dê de presente, mas convide-os para que conheçam pessoalmente o Complexo Cultural da Marinha.

## Recanto Naval

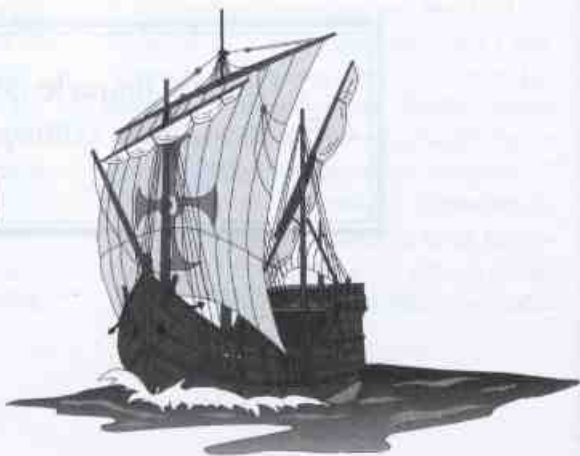
### Decoração Náutica

Espaço Cultural da Marinha

Telefone: (21) 870-6025

Museu Naval e Oceanográfico

Telefone: (21) 533-6174



## PEDRO, O GRANDE, E A MARINHA RUSSA\*

*A Marinha russa deve seus 300 anos de existência a um jovem visionário que se intitulava almirante, general e czar.*

NORMAN POLMAR<sup>1</sup>

Tradução: OSCAR SPINOLA NETO  
Contra-Almirante (RRm)

Há três séculos, o Czar Pedro I (1672-1725) fundou a Marinha russa. Depois de ter sido vencido numa campanha terrestre contra os turcos em Azov, em 1695, o jovem de 23 anos decidiu capturar a cidade fortificada — a 15 milhas do mar do mesmo nome — no ano seguinte. Sua esperança residia no fato de o Mar de Azov poder dar à Rússia acesso aos Mares Negro e Mediterrâneo.

A derrota anterior não desencorajou o jovem Pedro. Seu biógrafo, Robert K. Massie, escreveu:

“Sem se desculpar e reconhecendo o fracasso, Pedro se lançou em prepara-

ções para uma segunda tentativa contra Azov. Ele tinha sido frustrado por três enganos: comando dividido, carência de engenheiros qualificados para construir eficientes equipamentos contra as fortificações e ausência de controle do mar na foz do rio para bloquear o auxílio externo para a fortaleza.”<sup>2</sup>

Uma galera comprada na Holanda e entregue no porto de Arcangel no Ártico foi cortada em seções e transportada para Moscou, onde serviu como modelo para os construtores russos.<sup>3</sup>

Para formar esta nova Esquadra foram estabelecidos estaleiros em Voronej no Rio

\* Publicado originalmente na revista norte-americana *Proceedings*, de outubro de 1986, sob o título “Renaissance Admiral”

<sup>1</sup> Norman Polmar é um autor prolífico, comentarista militar, consultor de defesa e colunista para a revista *Proceedings*.

<sup>2</sup> MASSIE, Robert K. *Peter the Great*. Alfred A. Knopf, New York: 1980, p. 142.

<sup>3</sup> Na época, Arcangel era único porto de oceano da Rússia.

Don, ao sul de Moscou, e no Lago Pereslavl (*Plescheyevo*), no alto do Rio Volga. Neste último os navios eram construídos em seções transportadas sobre trenós por estradas nevadas para montagem final em Voronej. Quase 28 mil homens trabalharam em Voronej neste esforço hercúleo para construir a primeira Esquadra russa, composta de 29 galeras armadas e 1.300 barcas de rio. As galeras eram tidas como “respeitáveis guerreiros marinheiros preparadas para vencer os navios de guerra turcos no estuário do Rio Don ou até nas águas abertas do Mar de Azov.”<sup>4</sup>

Apoiada por esta Esquadra, a segunda tentativa de Pedro contra a fortaleza em Azov foi bem-sucedida.

Com esta posição nos mares meridionais garantida, Pedro decretou em 20 de outubro 1696 que os navios deveriam ser projetados para emprego em mar aberto e que uma Esquadra muito maior fosse construída em Voronej, com técnicos navais ocidentais provendo a direção técnica.

O primeiro navio de guerra lançado ao mar seguindo estas normas foi o *Oryol* (águia).

Para guarnecer sua nova Esquadra, Pedro enviou 50 filhos das famílias mais nobres para a Inglaterra, Holanda e Veneza onde estudaram marinaria, navegação e construção naval. Nenhum destes estudantes poderia retornar à Rússia sem um certificado assinado por um mestre estrangeiro atestando sua proficiência.

Subseqüentemente, Pedro decidiu liderar uma “embaixada” de mais de 250 pesso-

as para a Europa Ocidental, onde estudaram os métodos do ocidente e recrutaram oficiais, marinheiros, engenheiros e técnicos navais.

Pedro integrou o grupo, como o incógnito “Peter Mikhailov.” (Nenhum componente do grupo poderia informar que ele era o czar ou mencionar que o czar estava presente no grupo, pois seria castigado com a pena de morte.

Mas diversas pessoas apresentadas a Peter Mikhailov, um homem com dois metros de altura, tinham certeza qual sua verdadeira identidade).

A viagem de Pedro pela Europa se prolongou por 18 meses e incluiu Brandenburgo, estado da Alemanha do Norte, a Holanda (que possuía, na época, a maior frota mercante do mundo), a Inglaterra e a Áustria. Além de encontros informais com líderes estrangeiros, houve visitas a docas, estaleiros, fábricas e até a um relojoeiro e fabricante de ataúdes. Sua única visita a um teatro de Londres foi desastrosa, pois foi reconhecido pelo público. Durante a viagem, sua situação incógnita era mantida expressamente,

enquanto trabalhava como um simples operário de estaleiro.

A seguir, Pedro orientou seus esforços no sentido de obter uma posição segura no Mar Báltico. Construiu outra Esquadra e derrotou os suecos em terra e no mar em 1703. Fundou então uma nova cidade para se tornar a capital – São Petersburgo – nos brejos do Rio Neva, na desembocadura no Golfo da Finlândia. Construiu em 1705 uma



4 MASSIE. Op. cit.

cidade "moderna" incluindo o Estaleiro do Almirantado, que serviu como estaleiro principal do país, por quase 100 anos (suas construções sobrevivem hoje como uma escola naval).

O *Poltava* foi o primeiro de uma numerosa encomenda de navios de primeira linha entregue pelo Estaleiro do Almirantado em 1712. Os estaleiros russos na região construíram também pequenos navios de guerra à vela e numerosas galeras, que demonstraram ser úteis nas águas rasas do Golfo da Finlândia e podiam ser manobradas por soldados e marinheiros com habilidades e treinamento mínimo. Mas as galeras tinham limitada autonomia, o que exi-

giu o estabelecimento de bases navais ao longo do Golfo da Finlândia e na margem oriental do Báltico, algumas das quais permanecem atualmente como importante porto militar ou civil da região.

Em 16 de novembro de 1705, Pedro criou um regimento

de infantaria naval para sua recém-criada Esquadra Báltica. Com 45 oficiais e 1.320 soldados, foi a primeira unidade da Infantaria Naval da Rússia Soviética (*Morskaya Pekhota*), os fuzileiros navais. Servindo inicialmente a bordo de navios de guerra, estes fuzileiros, acompanhados de grande número de soldados, participaram repetidamente dos desembarques que se iniciaram em 1707 ao longo das costas da Finlândia e Suécia e em ilhas bálticas, durante as derradeiras etapas do longo conflito de Pedro com a Suécia. Estas operações fo-

ram as precursoras dos "modernos" desembarques anfíbios Ocidentais.

Pedro se envolveu em cada aspecto do desenvolvimento de sua Marinha. Em 1699 ele introduziu os postos de almirante na Marinha russa — contra (*kontr*), vice (*vitse*) e almirante. Embora Pedro tivesse patentes no Exército e na Marinha, permaneceu com o posto de capitão-de-mar-e-guerra até a vitória contra o Exército sueco em Poltava em 1709. Só após este triunfo — o primeiro de forças russas contra um importante Exército europeu — foi promovido a contra-almirante e a tenente-general. O czar somente assumiu o posto de almirante após sua última vitória contra a Suécia em 1721.<sup>5</sup>

---

---

### Ele tinha sido frustrado por três enganos: comando dividido, carência de engenheiros qualificados e ausência de controle do mar

---

---

Em 1712, Pedro decretou que todos os filhos de proprietários de terras fossem incorporados ao serviço nacional. Os mais jovens foram para a cidade alemã de Revel estudar marinharia, os do meio para a Holanda para treinamento naval, e os primogênitos in-

gressaram diretamente no Exército para servir um período como soldados rasos antes de serem promovidos por mérito. Em 1715, o czar mudou a Escola de Matemática e Navegação de Moscou para São Petersburgo e encheu suas salas de aula com filhos de quase todas as famílias nobres da Rússia com idades entre 10 e 18 anos. A escola logo se tornou conhecida como a Academia Naval.

Pedro estabeleceu os postos de 1<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup> e 3<sup>o</sup> Capitães (*ranga*) em 1713. Os oficiais possuíam postos correspondentes à classe do

<sup>5</sup> Em setembro de 1721, o Senado russo ofereceu que Peter usasse os títulos de "o Grande" e "Imperador". Ele ficou conhecido como "Pedro o Grande".

navio que comandavam (*rang korablya*). Deste modo, um segundo-capitão comandava um navio de segunda classe.

“A Marinha russa foi, possivelmente, a que mais se orgulhou das criações de Pedro, mas também foi, sob todos os pontos de

vista, a mais perecível,” escreveu o historiador militar britânico Christopher Duffy.<sup>6</sup>

Silenciosamente, muitas das tradições, postos e até instituições estabelecidas por Pedro sobreviveram às eras dos czares e do comunismo e são encontradas na Marinha russa de hoje.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO  
<NOMES>/ Pedro, o Grande;/ Marinha da Rússia;

#### SER JOVEM

Ninguém se torna velho, simplesmente, por ter vivido um certo número de anos; As pessoas se tornam velhas quando abandonam seus ideais; Qualquer que seja a sua idade, não deixe que desapareça de seu coração o amor pelo maravilhoso; não fuja ao desafio dos acontecimentos; não perca a curiosidade infantil pelo que está por vir; nem a alegria pelo jogo da vida; enquanto seu coração puder captar mensagens de beleza, de esperança, de coragem, de aplausos, você permanecerá jovem.

*Douglas MacArthur*  
General (USA)

(Do BIT-46)

6 DUFFY, Christopher. *Russia's Military Way to the West*. Routledge & Kegan Paul, London: 1981, p. 36.

# A AMEAÇA DO PACIFISMO

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

L. M. OVERSTREET  
Comandante (USN)

## INTRODUÇÃO

As ondas do pacifismo sempre existiram ao longo da história, com funestas conseqüências, parecendo que os homens não acreditam nas lições do passado.

Bismark, o grande chanceler unificador da Alemanha, disse: "Os tolos preferem viver da própria experiência mas eu ainda prefiro viver da experiência alheia."

Do interessante artigo "O desarmamento total evitará a guerra?" do Comandante da Marinha dos Estados Unidos L. M. Overstreet, publicado na *Revista Marítima Brasileira* de julho de 1923, podemos tirar bons exemplos da hoje maior nação do mundo.

Após a independência foi procedido imediatamente o desarmamento de modo que por volta de 1785 os Estados Unidos não dispunham de uma só unidade em sua Marinha de Guerra o que ensejou aos

algerianos capturarem dois navios mercantes e fecharem o Mediterrâneo ao comércio norte-americano. A ofensa permaneceu e até aumentou com a participação dos marroquinos, dos tunisianos e de Trípoli, levando os Estados Unidos a buscarem a paz em tratados extremamente desonrosos para si. Somente após uma luta de quatro anos, agora bem armados, foi possível conseguir paz com honra.

Novamente veio a paz e o desarmamento, de modo que quando os Estados Unidos entraram em guerra contra a Inglaterra, só dispunham de 16 navios de guerra. Salvou a situação a transformação de 500 navios mercantes em de guerra (na época isso era possível, fácil e eficiente) que aprisionaram e/ou destruíram 1.350 embarcações britânicas de comércio.

Para fazer frente às exigências da Primeira Guerra Mundial, os Estados Unidos

levaram 15 meses para transportar as tropas americanas que decidiram a luta no campo de batalha da França, o que custou cerca de US\$ 25 bi/ano e muitas vidas.

E se pensarmos na Segunda Guerra Mundial, verificaremos que a história se repetiu, e o despreparo esteve presente no primeiro embate. Podemos imaginar como seria a guerra no Pacífico se os navios-aeródromos americanos estivessem no porto durante o ataque japonês a Pearl Harbour?

E hoje, o que acontecerá? Como o Brasil defenderá os seus interesses? Amazônia? Soja? Calçados? Tecnologia nuclear? Comunicações?

Voltemos a 1923 com a republicação do artigo do Comandante L. M. Overstreet.

## O DESARMAMENTO TOTAL EVITARÁ A GUERRA?

A diminuição dos armamentos navais diminuirá as probabilidades de guerra? Em caso afirmativo, o desarmamento total evitará a guerra?

Visto que a história se repete, remontemos ao passado e, desse ponto vantajoso de observação, busquemos inteligentes previsões sobre o futuro.

A declaração da independência (4 de julho de 1776) marcou a fundação da nação norte-americana, mas a nossa guerra com a Grã-Bretanha não teve fim senão em 1783. Terminado esse conflito, procedemos imediatamente ao desarmamento das nossas forças navais, fazendo presente do nosso navio mais novo ao rei da França e vendendo os outros navios de guerra, de sorte que, por volta de 1785, não dispúnhamos de uma só unidade de guerra. Valeu-nos isso a paz que desejávamos?

No mesmo ano em que nos desarmamos, os algerianos capturaram dois dos

nossos navios mercantes e fecharam a "porta aberta" ao nosso tráfego no Mediterrâneo. Mais tarde esses mesmos algerianos aprisionaram mais onze navios nossos, escravizando as suas equipagens – 119 homens ao todo, dos quais sete morreram durante o cativeiro.

O Congresso viu-se, então, na contingência de votar o seu primeiro crédito (27 de março de 1794) para a construção de navios de guerra. Teve assim início a nossa Marinha de Guerra permanente. Esse primeiro ato do Legislativo determinava a construção de seis fragatas, *Constitution*, *President*, *United States*, *Chesapeake*, *Congress* e *Constellation*, mas encerrava uma estipulação dispondo que a frota não seria terminada se, durante a sua construção, celebrássemos a paz com a Algéria.

Mas, afinal, os Estados Unidos evita-

ram a guerra, mercê de um tratado humilhante com a Algéria, pelo qual concordávamos em pagar mais de um milhão de dólares pelo resgate das nossas

equipagens aprisionadas e, além disso, um tributo anual de 2.500 dólares. Inacreditável!

O Congresso, então, cedeu de certo modo e autorizou a conclusão de três dos seus navios (*United States*, *Constellation* e *Constitution*), visto já ir bastante adiantada a sua construção.

Pouco depois desencadeava-se uma das guerras napoleônicas e os franceses começaram a capturar os nossos navios mercantes, entrando nós em luta naval com a França de 1798 a 1800. Nessa ocasião, o Congresso autorizou a construção das três fragatas restantes, votando, ao mesmo tempo, créditos para mais 30 navios.

Em 30 de abril de 1798, Benjamin Stoddert, de Georgetown, Distrito de

---

### A história é sempre uma repetição

---

Columbia, foi nomeado ministro da Marinha, o primeiro, criando-se assim definitivamente o nosso Departamento Naval.

Embora houvésemos comprado a "paz sem honra" de Marrocos em 1786, da Argélia em 1795, de Trípoli em 1796 e de Túnis em 1797, de nada serviu isso para pôr termo à nossa guerra com as nações da costa da Barbária. O que nos restava era a obrigação de mandarmos todos os anos um navio de guerra à Argélia levando o nosso tributo. Em pouco tempo o Bey de Trípoli acharia que o tributo por ele exigido de nós era inferior ao que pagávamos aos demais países da Barbária e por isso nos declarava a guerra. Durante quatro anos (1801-1805) vimo-nos, pois, empenhados

em luta naval com Trípoli, o que quer dizer, de fato, com todas as nações da Barbária. A guerra terminou vantajosamente para nós e dessa vez foi celebrada a "paz com honra".

Os apologistas do desarmamento exclamaram, todavia: "Mas nos tempos civilizados em que vivemos, um país sem Esquadra não se veria tratado como os Estados Unidos em 1785!" Como é tratado hoje um grande país (a China) de 400.000.000 habitantes? Exatamente da mesma maneira. A China vê-se forçada a comprar tratados de paz e a pagar resgates pela devolução do que lhe pertence, hoje em dia, tal qual como nós em 1785. A história é sempre uma repetição.

Parece que, se fôssemos o único país a pôr em prática o desarmamento, repetiríamos a nossa experiência de 1785.

Suponha-se, entretanto, que todas as nações se desfizessem completamente dos seus armamentos navais, que cada uma

delas destrufsse suas unidades combatentes de todos os tipos, desde o encouraçado de batalha até o submarino. Que aconteceria, então? Em caso de guerra, a nação que dispusesse do maior número de navios mercantes adquiriria automaticamente o domínio dos mares. A Grã-Bretanha, por exemplo, possui presentemente para cima de 10.000 navios mercantes transatlânticos — mais, de fato, de que as outras quatro grandes potências reunidas: América, Japão, França e Itália. Isso daria à Inglaterra o domínio absoluto dos mares, pois que na hipótese de guerra bastaria colocar canhões nesses navios mercantes, como se fez em 1812, e eles se transformaram em vasos de guerra. Os navios de grandes tonelagens e velozes, armados de canhões poderosos, representariam os encouraçados de batalha, os navios pequenos e ligeiros, providos de canhões e torpedos, seriam os cruzadores e destróieres.

Quando partimos em guerra com os ingleses, em junho de 1812, a nossa Esquadra não passava de 16 navios em condições de prestar serviço. Em novembro de 1811, a América pressentiu a aproximação da guerra, mas o Congresso recusou autorização para a construção de um único navio. Todavia, declarado o conflito, transformamos 500 navios mercantes em corsários e eles aprisionaram e destruíram 1.350 embarcações britânicas de comércio.

Por falta de navios de guerra, o nosso Capitólio em Washington foi atacado e incendiado.

Se nós, como em 1922, destruirmos todas as nossas unidades regulares de combate, nos veremos seguramente forçados,

---

---

**Enquanto não se modificar  
a própria natureza  
humana, os homens lutarão  
sempre que julgarem  
conveniente, seja com que  
arma for**

---

---

em caso de hostilidades, a voltar à prática de 100 anos atrás e transformar os nossos navios mercantes em navios de corso. Desejaremos, porventura, regressar aos dias do corso e da pirataria?

Se formos além e destruímos os nossos vapores e todos os tipos de armamento, significaria isso o termo das guerras? Creasy assinala "a derrota ateniense em Siracusa como uma das 15 batalhas decisivas da história". Essa foi uma importante batalha naval, ferida há cerca de 2 mil anos, entre frotas e galeras e quando se desconhecia o uso da pólvora. Nesse encontro (415 a.C.) a frota de Atenas foi destroçada ao largo das costas da Sicília, perdendo a cidade grega o domínio do "Mediterrâneo oriental e do Mar Negro e vendo com isso desaparecer para sempre a sua situação de potência naval". Como consequência direta desse acontecimento, Roma, em vez de Atenas, dominou a Europa por muitos séculos. Os sicilianos conquistaram a sua vitória armando suas galeras com grandes catapultas, com as quais cobriam os atenienses de pedras e de fragmentos de rochas, defendendo-se estes apenas com dardos e fundas.

Por que nos iludirmos? Enquanto não se modificar a própria natureza humana, os homens lutarão sempre que julgarem conveniente, seja com que arma for. Mas, em milhares de anos, a natureza humana tem sido invariavelmente a mesma – desde Abel e Caim. O homem é de todos os animais o mais difícil de domesticar. Se assim não fosse, como se compreenderia que a cidade de Nova Iorque despenda anualmente cerca de 28.000.000 de dólares com o seu serviço de polícia? Por que razão se viu Boston teatro de arruaças durante a greve da sua polícia? Por que motivo se vêem os Esta-

dos na necessidade de organizar uma gendarmaria estadual para policiar os seus distritos rurais e ainda de pedirem o auxílio da tropa regular?

As nações que não puderem combater não podem existir.

O autor destas linhas é de opinião que se os chineses fossem um povo guerreiro e dispusessem de uma Marinha de Guerra eficiente, a chamada "Questão do Extremo Oriente" não existiria, como não seriam também necessárias conferências internacionais para afastar as possibilidades de conflito no Extremo Oriente. Uma "guerra mundial" no Extremo Oriente só é uma hipótese porque a China não possui navios de guerra.

Diante dos fatos históricos e dos argumentos, somos logicamente compelidos a concluir que o desarmamento total não impedirá as guerras.

Qual, portanto, deveria ser a nossa futura política naval?

Os Estados Unidos podem ser inconstantes em muita coisa, mas têm seguido constantemente uma política de "falta de preparo nacional". Por causa dessa "política de despreparo nacional", tivemos de empregar 15 meses (de abril de 1917 a julho de 1918) para levar os nossos homens às linhas de fogo da França. E durante essa demora gastávamos dinheiro na média de 25 bilhões de dólares por ano e perdíamos milhares de vidas.

Temos adotado a política de "destruir a Esquadra" depois de cada guerra, graças a idéias de falsas economias e a vãs esperanças de evitarmos guerras futuras. Tentamos a completa "destruição da Esquadra" em 1785. Vimos quais foram as consequências desse ato. Em 1922 propomos a proporção de 5-5-3 (Estados Unidos-Inglaterra-Japão)

---

## As nações que não puderem combater não podem existir

---

para encouraçados de batalha e navios transportes de aviões, com ilimitado número para cruzadores, destróieres, submarinos, hidroplanos e navios auxiliares.

Deveríamos manter também a mesma relação de 5-5-3 para os homens. Na Grã-Bretanha, a atual força naval de 100 mil homens é utilizável nos serviços dos navios de guerra, visto como há separadamente as forças de aviação (Royal Air Force) com um efetivo de cerca de 40 mil homens, que poderiam ser aproveitados para reforçar a Esquadra em caso de campanha naval; há as reservas navais e os civis que são empregados nos serviços das estações radiotelegráficas das costas; há as bases navais espalhadas pelo mundo, com muitos navios auxiliares manejados pelas reservas navais e inúmeros navios mercantes destinados ao abastecimento e aos reparos da frota britânica.

Nos Estados Unidos, os homens regulares da Esquadra são aproveitados na aviação naval, empregados nas estações radiotelegráficas das costas e em virtude da escassez de bases navais e de pequenos navios mercantes, esses homens devem ainda ser utilizados nos navios abastecedores, nos carvoeiros, nos navios-tanques e nos navios-oficinas. Comparando o orçamento anual da Marinha britânica com o nosso, para estabelecer a proporção razoável, teríamos de acrescentar ao nosso a metade, pelo menos, do orçamento da Royal Air Force.

Nestas condições, se nos propusermos a executar o espírito do tratado e obedecer a proporção 5-5-3 para o pessoal, necessitaríamos de ter cerca de 120 mil homens para os 100 mil da Grã-Bretanha. O desmantelamento dos navios de guerra em construção bem como dos navios velhos,

tal como foi assentado, não diminui as necessidades do pessoal, visto que praticamente não há homens nesses navios. Na opinião do autor deste artigo, os Estados Unidos precisam aproximadamente de 120 mil homens para manejar a chamada "Esquadra Hughes" e deveríamos, portanto, antes aumentar do que diminuir as nossas forças atuais.

É absolutamente falsa a idéia de possuir uma Esquadra de 50 ou 90% de valor em relação a do adversário provável.

A Alemanha despendeu milhões de dólares para construir uma Esquadra que representasse 80% da eficiência da Esquadra britânica. Ao ser declarada a guerra, ela teve de retirar do alto-mar essa Esquadra de valor 80% (com exceção dos submarinos) e seus navios mercantes, e abandonar à Inglaterra o controle dos mares. Uma Esquadra "80%" pode facultar 80% de influência

em tempo de paz e permitir a uma nação "aumentar a mão" depois de declarada a guerra, enquanto providencia para a realização dos

---

## Desarmamento total não impedirá as guerras

---

20% restantes. Com uma declaração de guerra súbita, vimos que essa Esquadra de 80% equivale praticamente a zero como proteção. Uma nação com a sua Esquadra de "oitenta por cento", entretanto, não iria deixar-se enganar, pensando que o inimigo cruzaria os braços enquanto ela construísse os 20% que lhe faltava. Na recente Grande Guerra, ao mesmo tempo que a Alemanha se esforçava por completar os 20%, a Inglaterra não permanecia inativa, mas na realidade aumentava ainda mais a sua superioridade.

Propõe-se agora "destruir a Esquadra" parcialmente, reduzindo-se o pessoal necessário à sua manutenção no critério de 5-5-3 navios, a tal ponto que se reduziria a nossa Marinha de Guerra realmente a proporção de cerca de 2-5-3. Como "são os

homens que combatem e não os navios” isso nos daria uma Esquadra de 50% de eficiência. Ficariam os Estados Unidos satisfeitos em “destruir a Esquadra” parcialmente, reduzindo para isso o seu pessoal?

Nada mais falso como economia do que a manutenção de uma Esquadra de 50 ou mesmo de 80%.

Teríamos de manter a Escola Naval funcionando com a sua plena capacidade, restituindo à vida civil sem soldo (como fizemos há anos atrás) os que não fossem necessários ao serviço ativo. É uma excelente medida de preparo e uma boa capitalização nacional fazer passar pela Naval Academy homens como o atual Ministro da Marinha, que é graduado por essa Escola.

Durante a Grande Guerra recente muitos graduados pela Naval Academy voltaram temporariamente da vida civil para a Marinha e prestaram os mais relevantes serviços no mar.

O signatário destas linhas pode dizer do valor desses homens com conhecimento, pois, como comandante de um navio que transportava tropas para a França, teve sob as suas ordens dois homens graduados pela Naval Academy, que deixaram provisoriamente a sua atividade civil para servir na Esquadra; um como oficial artilheiro e o outro como chefe de máquinas. Devido à competência desses dois oficiais, o transporte manteve-se sempre preparado para correr a toda força das suas máquinas e para dar combate aos submarinos – duas condições absolutamente de primeira importância.

Os Estados Unidos gastam anualmente milhões de dólares para manter escolas públicas livres, colégios e universidades.

Por que razão não cogita o governo nacional de estabelecer, no seio de uma população superior a 100 milhões de habitantes, a educação naval livre para a ninharia de 500 rapazes por ano?

O autor destas notas acredita poder logicamente formular as seguintes conclusões:

a) quer o desarmamento parcial quer o total não evitará a guerra;

b) a nossa política naval nacional deveria exigir uma esquadra de “cem por cento”;

c) a Naval Academy deverá conservar o seu número de matrículas repleto, sendo o excesso de graduados restituído à vida civil sem soldo;

d) deveríamos executar o espírito do tratado naval e manter a razão de 5-5-3, tanto para os navios como para os homens; e

e) presume-se que os nossos delegados acreditavam que a manutenção da proporção 5-5-3 para navios e homens visa a assegurar a paz do mundo.

Contudo, a Esquadra pertence ao povo e estas questões devem ser resolvidas por ele. O povo deveria compreender que a moral da Marinha de Guerra se vai esboroando e a sua eficiência diminuindo pelas incertezas da futura política naval e pelos constantes esforços de “destruir a Esquadra”. Os homens da Marinha não desejam a guerra, e sim desejam uma Esquadra com eficiência de 100%, a fim de poder sustentar a honra do pavilhão e proteger o nosso comércio e os nossos concidadãos em todos os recantos do globo. Os homens da Marinha podem suportar as hostilidades e as balas do inimigo no tempo de guerra, mas devem contar com a amizade e o apoio do seu próprio povo na paz.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<POLÍTICA> / Pacifismo /; Marinha dos Estados Unidos;

RUY BARCELLOS CAPETTI  
Vice-Almirante (RRm)

## SUMÁRIO

- As permissividades
  - A filosofia do "zero defeito"*
- Logística, Intendência, Abastecimento
  - Consequência do Ministério da Defesa*
  - Supply Management
- O Manual de Abastecimento da Marinha Brasileira
- A História da Intendência*
- A Reorganização da Marinha

## AS PERMISSIVIDADES

Quando condeno as **permissividades**, em vários artigos alguns escritos, na *Revista do Clube Naval*, venho deixando transparecer uma intolerância que poderá ser mal entendida por vários companheiros de profissão. Cabe, então, expandir um pouco mais a idéia de não aceitar as imprecisões ou os pequenos erros cometidos no

dia-a-dia do serviço naval, não por rabugice, mas porque isto envolve questão conceitual.

Não só porque considero **permissividades** aqueles erros de menor importância, que não afetam, de *per si*, a eficiência da Marinha como um todo, como o fato de escrever Comemch com "N", cantar mal o Hino Nacional, usar mal a língua pátria, conceituar erroneamente o que é apoio

logístico integrado, referir-se à existência de um sistema de manutenção planejada, quando na realidade ele não existe, e outros. É também porque os pequenos erros são padrões dos grandes erros. Aqueles permitem que estes se criem e se desenvolvam sub-repticiamente, e quando nos damos conta, estamos trabalhando com uma idéia, um princípio ou uma definição mal estruturada, que só o jeitinho brasileiro faz tolerar.

Contudo, o que conta, realmente, é que incidir nas **permissividades** contraria frontalmente a filosofia do zero defeito, da Gestão pela Qualidade Total, embutida dentro da filosofia maior que é a Gestão Contemporânea, promulgada pelo Estado-Maior da Armada, com manual e tudo o mais que a torna imperativa.

### *A Filosofia do Zero Defeito*

Tenho certeza de que todos sabem o que é a filosofia do zero defeito.<sup>1</sup> Portanto, corro o risco de ser redundante nas considerações seguintes, mas, se não o fizer, sinto que não terei sido claro em explicar meu ponto de vista. A falha é minha, peço, portanto, que me relevem.

Disse um administrador civil na área de qualidade, nos Estados Unidos, em recentes considerações:

*"Americanos são cuidadosamente condicionados pela educação, religião e pela ética, para acreditarem que eles não são perfeitos e cometem erros. Quando se tornam adultos, prontos para entrar no campo*

*industrial, estão inteiramente convencidos que são seres humanos, e que seres humanos cometem erros. Para a maioria das pessoas, o sentir que não deve cometer erros parece, então, bastante pretensioso".*<sup>2</sup>

Ora, aceitar este pensamento leva as pessoas a cometerem erros e sentirem que isto é normal. Mais ainda, não se aborrecem quando elas ou outras os cometem, e sentem pouca ou nenhuma necessidade de melhorar. Sentem mesmo que devem cometer alguns erros, e se isto não acontecer, é que algo não está normal! Por outro lado, podem criar a falsa expectativa de que esses erros devem ocorrer, sempre, num mesmo percentual, seja no trabalho, no lar ou no lazer!

---

## **A situação de zero defeito pode e deve ser alcançada, tanto no trabalho, como no lar ou no lazer**

---

Alguns, mais atentos, sentem que tal postura pode vir a ser catastrófica em certas situações, e adotam, então, atitude dualista. Sabem, por exemplo, que não podem errar

no seu balanço bancário, ou na sua declaração de imposto de renda (o castigo não se faz esperar!), mas que, sendo humano, pode ser tolerado certo número de erros em suas atividades de trabalho. Esses aceitam o princípio de zero defeito no lar, mas não no trabalho!

Ora, concluímos, todos nós, de bordo (todos da Marinha), que devemos combater esta atitude. E o caminho a trilhar é o conhecimento, o treinamento e a doutrinação, que podem apontar, a cada homem, a convicção de que a situação de zero defeito pode e deve ser alcançada, tanto no trabalho, como no lar ou no lazer.

1 NA: O mesmo que **não aceitação de erros** do EMA-131. 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.

2 NA.: Da obra *Commandant at Sea*. Quarta Edição, do Vice-Almirante (USN) W.P. Mack e CMG (USN) Albert H. Konetzi Jr. Naval Institute Press, 1982.

Referente à profissão, jaz a questão conceitual à qual me referi linhas acima, na definição do EMA-131 (vide nota 1).

## LOGÍSTICA, INTENDÊNCIA, ABASTECIMENTO

Vamos aproveitar a oportunidade para enfatizar a perversidade do mecanismo das permissividades, com um exemplo atual que, pouco a pouco, vem tomando corpo, e que certamente poderá criar perplexidades que dificultarão, ou distorcerão os conhecimentos, a tal ponto de confundir e prejudicar o estabelecimento de uma perfeita estrutura organizacional para a Marinha do Brasil.

Trata-se da confusão que se vem estabelecendo entre os significados de **Logística**, **Intendência** e de **Abastecimento**, produzindo falsas conceituações que vão ganhando corpo, passo a passo, aos olhos da Marinha despreocupada, na falsa ilusão de que tal não trará prejuízo ponderável à sua reestruturação.

### *Conseqüências do Ministério da Defesa*

Cabe aqui ligeira digressão.

Entendemos que a reestruturação da Marinha de Guerra é inevitável, devido ao fato de que ela é, agora, o que se denomina, no jargão militar, um ramo de Serviços afeto ao Ministério da Defesa (em contrapartida ao que se chamava de Força Singular, com inteira autonomia de Estratégia, de Tática e de Logística, se bem que por falta de definição governamental).

O que se tinha, até então, eram estruturas organizacionais de cada Força Singular, que as assemelhavam a ministérios da Defesa, pois cada uma, isoladamente, desenvolvia Planejamento Estratégico de alto nível, desenvolvia sua Tática (o que não poderia deixar de ser) e assumia toda a Logística, por meio da qual buscava gerenciar os escassos recursos colocados à sua disposição pelo Governo.

Claro que se almejava a integração dessas forças singulares, mas ela sempre teve o caráter de ideal, em função, principalmente, da fragilidade da atuação do Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA), das indefinições e influências de personalidade própria de cada Ministro da Marinha (e dos demais – Exército e Aeronáutica, função da cultura organizacional de cada Força Singular), nas falhas estruturais de guerra preconizadas, na falta de experiência própria e na indiferença governamental para o problema militar como um todo.

Nesse quadro, a Grande Estratégia (Política Nacional) e a Estratégia (arte do general) se misturavam, com os militares buscando mostrar aos níveis governamentais a necessidade de um farol, para poderem corretamente contribuir para o **planejamento de forças** (em outras palavras, contribuir para o correto dimensionamento da expressão militar do País), enquanto escalões de governo permaneciam alheios, principalmente na figura de civis despreparados, que se dedicavam a questões vinculadas, mas de importância duvidosa, ao chamamento da responsabilidade de prover o País com Forças Armadas à altura da sua postura e tradição.

Com o advento do Ministério da Defesa, muitas coisas terão que ser encaixadas em seus nichos apropriados:

- o Planejamento Estratégico de alto nível terá que ser unificado e transformado no farol orientador, pelo mais alto escalão. Os "generais de cada ramo de Serviços" tratarão das estratégias pertinentes;

- a questão do **gerenciamento do material** terá que ser compartilhada, mas de modo a ficar claro de quem é a liderança em cada caso.

#### **Por exemplo:**

- os patrimônios do Ministério da Defesa e dos Serviços terão que ter balanços comuns, para que seja definido com precisão quanto custa a defesa da Pátria;

– os uniformes deverão ser padronizados na dimensão das generalidades dos diversos ramos de Serviços, e as particularidades, estas sim, tratadas com individualidade;

– a doutrina das comunicações e sua corporificação têm que ser unificadas;

– o abastecimento de material comum terá que ser considerado no nível Ministério;

– idem para os transportes, para a catalogação do material, a mobilização industrial, a obtenção de recursos humanos para o serviço militar, o ensino, o atendimento hospitalar;

enfim, várias mudanças ou aperfeiçoamentos terão que ocorrer em função da mudança organizacional imposta.

Dentro desse quadro, venho procurando chamar a atenção (pelo menos para incitar a discussão), que a Marinha, mesmo quando Ministério que se reportava ao seu Comandante-em-Chefe diretamente, não dispunha, como ainda não dispõe, de mecanismo apropriado para gerenciar, integradamente, o seu material, o que acarreta deixar certas áreas deste gerenciamento descobertas, ou por falta, ou por excesso.

Quando me refiro, nesses trabalhos, ao **gerenciamento do material**, tenho em mente aquilo que o americano chama de *supply management* e não como sói acontecer, a compreensão mais restrita e imediata de que se trata de abastecimento, ou gerenciamento do abastecimento (e aí o exemplo da permissividade, linhas atrás mencionado!).

Como corro o risco de ser mau tradutor, permiti-me usar a expressão em sua forma original, para minha clareza de explanação.

Tecidas estas considerações, e estendendo o raciocínio, antecipo concluir que ao Ministério da Defesa cabem responsabilidades, entre outras, pela Logística, na forma do que pode ser entendido como *supply management*.

Esta função, *supply management*, que não é **gerenciamento do Abastecimento**, é considerada uma das mais importantes no amplo campo da Logística Militar, sendo concretizada no âmbito do Ministério da Defesa pelo provimento, às Forças Armadas “**do que elas precisam, quando elas precisam e onde elas precisam**”.<sup>3</sup> Eis aqui a ponte para a confusão com o entendimento do que seja a **função logística Abastecimento**,<sup>4</sup> mas que procuraremos clarear nas linhas seguintes.

### *Supply Management*

Analisando-se o Ministério da Defesa de vários países, em especial os conhecimentos que absorvemos dos Estados Unidos<sup>5</sup>, *vis-à-vis* a publicação *Supply Management*<sup>6</sup>, podemos observar que *supply management*, no escalão do Ministério da Defesa, comporta os seguintes elementos funcionais:

● Gerenciamento dos Sistemas de Abastecimento;

3 N.A.: *Supply Management* CMG (USN) Normam H.C. Kuhlman, Industrial College of the Armed Forces, 1969, p. 1.

4 N.A.: Função Logística Abastecimento – “É a Função Logística que tem por finalidade prover às Forças Navais o material necessário ao emprego daquelas Forças”, EMA-400, p. 3-2.

5 N.A.: Afinal, recebemos orientação da Missão Naval Americana; nossos primeiros ensinamentos em Logística na Escola de Guerra Naval foram frutos de uma reforma no ensino proposta por Felinto Perry, naquela casa, a qual foi alçada à condição de “laboratório”, decorrente daquela orientação. A primeira publicação sistematizada sobre Logística foi a tradução *Introdução à Logística*, de um Naspers de autoria do Almirante Henry E. Eccles (Marinha dos EUA), feita pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Abílio Simões Machado; e a “bíblia” que temos é o EMA 400, de 1981, que “cancela e substitui a *Introdução à Logística*, aprovada em 1968”.

6 Op. Cit. p. 7-10.

- Catalogação;
- Determinação das Necessidades;
- Distribuição;
- Recondicionamento (*Overhaul*) e Manutenção;
- Destinação de Excessos;
- Auxílios ao Gerenciamento do Abastecimento;
- Apoio Logístico Integrado;
- Medição do Desempenho do Abastecimento; e
- Treinamento de Administradores de Abastecimento”.

Podemos então observar que a expressão *supply management*, que linhas atrás me referi, ainda que hesitantemente, como *gerenciamento do material*, não é o mesmo que “gerenciamento dos sistemas de abastecimento”.

A primeira expressão parece referir-se a um macro aspecto da Logística, enquanto que a segunda se apresenta como uma de suas muitas funções.

Confundir as duas coisas, volto a repetir, caracteriza o exemplo que mencionamos.

Procuremos mostrar como ocorre a confusão.

## O MANUAL DE ABASTECIMENTO DA MARINHA

O *Manual de Abastecimento* usado na Marinha, edição de ano desconhecido, mas posterior a 1982, como inferido em seu prefácio, é uma tradução adaptada da publicação *Supply Management* acima referida, tendo sido aprovado para os Cursos de Aperfeiçoamento de Intendentes para Oficiais (CAIO), sem a supervisão da Diretoria de Ensino da Marinha (que seria importante para o confronto com matéria divulgada pela Escola de Guerra Naval ou pelo Estado-Maior da Armada – o *EMA-400*, publicado em dezembro de 1980 –, evitando divergências doutrinárias).

O prefácio deste manual declara que “o propósito capital da publicação é oferecer aos alunos do CAIO um texto abrangente e em nível adequado sobre o Sistema de Abastecimento da Marinha...”, e, em segunda instância, “pretende-se, também, que ele sirva de subsídio a todos os demais interessados no Abastecimento, atuando como um veículo para a sua tão necessária divulgação”.

*Traduttore, traditore.* De *supply management* mencionado academicamente para o Ministério da Defesa dos Estados Unidos, na obra *Supply Management*, a tradução referida se transforma no *Manual de Abastecimento*!

Obra incavelmente útil, mas que, além deste desvio conceitual, introduz em certos trechos, ainda, conceitos de lavra própria que não condizem com as fontes de conhecimento.

Por exemplo, ao final da introdução, declara o autor que “a gerência de material na Marinha foi implantada através do Sistema de Abastecimento da Marinha (SAbM)...”, o que, a meu ver, não tem fundamento teórico nem prático.

A função logística a que se refere aquele manual está mais intimamente vinculada ao tópico “Gerenciamento dos Sistemas de Abastecimento”, como exposto na publicação original norte-americana, do que propriamente ao conceito mais amplo de *supply management*, também referido no mesmo original.

Deste se infere que são duas coisas diferentes, e portanto, dois conceitos diferentes usados pelo autor nacional indiferentemente, talvez levado pela sinonímia da tradução, o que vem acarretar a confusão conceitual.

Pelo original americano, *supply management* “provê apoio, e é essencial para o desempenho, a todas as macrofunções da logística militar: projeto,

desenvolvimento, aquisição e manutenção de todos os sistemas de armas; aquisição e treinamento de pessoal; construção, manutenção e operação das facilidades”, enquanto que “gerenciamento dos sistemas de abastecimento é apenas o primeiro passo para assegurar a efetividade do *supply management*”.

Para sintetizar a diferença podemos imaginar que **todo Abastecimento (função logística) é Gerenciamento de Material (*supply management*), mas nem todo Gerenciamento de Material é Abastecimento.**

Não cabe aqui analisar o conteúdo do Manual nacional, mas podemos afirmar, resumidamente, que é uma obra de inestimável valor didático, bastante abrangente, e veio suprir a grande lacuna da falta de publicações de ensino, servindo como exemplo para que outros oficiais produzam obras de natureza semelhante, relativas às demais funções logísticas.

Os pontos de divergência doutrinária assinalados (as **permissividades**) podem ou não ficar por conta das características da nossa Marinha, mas tal fato indica que deve ser exercido rigoroso controle da doutrina nesses tipos de publicações, pelos órgãos competentes, para evitar as proliferações conceituais que venham a prejudicar a eficiência dos sistemas.

\*  
\* \*

Suplico um pouco mais de paciência aos leitores, mas creio importante estender a justificativa do que classifiquei como **permissividade**, neste caso particular do

Abastecimento e da Logística, agora falando das Intendências.

## A HISTÓRIA DA INTENDÊNCIA DA MARINHA

A obra *História da Intendência da Marinha*<sup>7</sup>, na minha opinião, mistura intendente do tempo do Brasil colônia com logística. Esta obra, encomendada aos autores, “que, com grande solicitude e presteza, vieram ao encontro do nosso desejo de dotar a folha de acanto naval de uma história realmente à altura das suas tradições”, pretende mostrar que a atual Intendência da Marinha teve origem na designação dos intendentess da Marinha nos arsenais, como inseridos nas Juntas de Administração e Fazenda, pela coroa de Portugal, primeiramente, por alvará de criação do cargo de intendente da Marinha no Arsenal da Bahia, aos 3 de março de 1770, e mais tarde, nos demais arsenais existentes (Alvará de Criação do Cargo de Intendente nos Arsenais de Marinha das Capitanias da América, de 12 de agosto de 1797), “de modo a preservar os bens daquela corte, uma vez que os provedores e as juntas não vinham exercendo a contento as suas funções.”<sup>8</sup>

Por outro lado, como “todas as atividades fazendárias, o municionamento e o pagamento das forças militares ficavam centralizados nas Provedorias das Capitanias e do Governo-Geral”, parece mais certo inferir que as funções da Intendência atual (a da Marinha) tiveram origem nas Provedorias.<sup>9</sup> Aliás, os autores parecem assim ter entendido, contrariando sua própria tese para a origem da Intendência da

7 LEIVAS, Luís Cláudio Pereira e SCAVARDA, Levy. *História da Intendência*. Vol. I. Introdução 1500-1800. Serviço Gráfico da Fundação IBGE. Rio de Janeiro, 1972.

8 N.A.: Lembremos que havia ainda o Intendente dos Armazéns, e esses referidos à Intendência; e o Intendente do Ouro. Op. Cit.

9 Op. Cit. página 21.

Marinha, ao afirmar<sup>10</sup> que “o que podemos inferir é que as funções da Intendência Naval de hoje passaram a existir em terra, no Brasil, com as **Provedorias**, que administravam, entre outras atribuições financeiras, os bens e o pessoal das tropas de El Rey”.

Ora, as atribuições aos intendentess da **Marinha da coroa** eram bastante amplas, com eminente caráter administrativo-logístico, até mesmo nos termos do conhecimento hodierno do que é Logística (que naquela época não era muito referida).

Em síntese, abrangiam:

- inventários dos bens;
- mapas de despesas;
- requisições ao Reino;
- requisições locais;
- administração do Arsenal;
- estabelecimento de horários de trabalho;

- planejamento de obras a serem feitas e da mão-de-obra necessária na construção naval;

- fiscalização das obras do Arsenal, zelando para o material não sumir;
- controle de acesso aos Arsenais;
- prevenção de incêndios;
- inspeção das matas, dos arvoredos e dos bosques para garantir o corte adequado, o transporte, a estiva e a armazenagem e o emprego das madeiras de lei, no Arsenal ou para remessa a Lisboa;

- arrolamento e matrícula de marítimos;
- provimento de socorro no mar;
- controle dos despejos no mar pelos navios; e

- zelo pelo carregamento adequado dos navios.

Como se pode perceber, há uma grande diferença com relação às atuais atribuições do Serviço de Intendência da Marinha. Ou

este pouco, ou mesmo nada, tem a ver com aquele, ou as atribuições dos primeiros intendentess foram de tal forma desviadas das originais que criaram a dicotomia apontada.

Não que o Serviço de Intendência atual seja desvinculado da arte ou da ciência da Logística, e acima de tudo, não que este serviço seja ineficiente, mas o que deixa a impressão é que a denominação atual de intendentess não seja a mais precisa, pelo menos à luz dos fatos históricos.

Segundo este enfoque, sendo tolerada a denominação (aí mais uma **permissividade**), ela parece ser mais fundamentada pela existência das Provedorias, ou do trabalho dos Comissários, do que pela criação, na época da colônia, do cargo de intendente da Marinha.

Segundo outro enfoque, as definições dos termos – intendente, Intendência – parecem se justificar mais pelos seus significados originais (do francês *intendence*, *intendant*) e, conseqüentemente, das acepções na língua portuguesa.

Assim é que intendente, no sentido militar brasileiro, é “o oficial integrante de um quadrô ou por categoria especial, ao qual incumbe a execução dos **serviços financeiros e de abastecimento das organizações militares**”<sup>11</sup> (o grifo é meu).

Sentido diverso, no entanto, lhe emprestaram os autores da obra acima mencionada quando afirmaram, em sua Breve Explicação: “Em duas palavras, a **Intendência é a arte de aprovisionar e manter a máquina militar em seus diversos níveis**” (o grifo é meu). E linhas mais adiante: “O aprovisionamento como *atividade meio* e o êxito militar como *atividade fim* constituem os objetivos da Intendência Naval. *Sem logística não há tática nem estratégia, e vice-versa*”.

10 Idem.

11 *Pequeno Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa*.

Parece, em ambos os casos, que os autores se confundiram com os entendimentos do que fosse Logística e do que fosse Intendência, e não estavam se referindo à Intendência (parece ao leitor menos avisado que estavam se referindo a Abastecimento). Ajuda a ratificar esta interpretação o fato de que, linhas adiante, no tópico Logística e Intendência, afirmam que "Logística é uma nova técnica, criada e desenvolvida pela evolução do aprovisionar". E, no tópico Apresentação do Trabalho, em 2. Aspectos Técnicos, considerem a Intendência "a arte de aprovisionar e assegurar o fornecimento, em tempo e quantidade hábeis, dos suprimentos necessários à ação de estrutura militar à qual está subordinada".

Para não me alongar demasiadamente em identificar o que penso serem falhas conceituais, encerro apontando o que citam os autores no tópico A Manutenção: "como tarefa especializada, a manutenção parece-nos mais antiga do que o aprovisionamento, pois está entrelaçada à construção...", com a finalidade de enfatizar que não há por que privilegiar uma função logística, como o Abastecimento, em face de outra, como a Manutenção, como às vezes pode parecer pelo trato que é dado aos dois assuntos na Marinha.

A primeira, o Abastecimento, parte fundamental do Sistema de Apoio Logístico da Marinha, com diretoria específica, normas gerais elaboradas pelo antigo Gabinete do Ministro, corpo técnico específico, treinamento especializado, *hardware* e *software* à saciedade, entre várias outras características.

A segunda, a Manutenção, parte fundamental do Sistema de Apoio Logístico da Marinha; bem, ... quanto à segunda, tomo a liberdade de deixar à inteligência dos leitores a análise que houverem por bem fazer.

Acrescento àquela inteligência (conhecimento do assunto, fontes de informações etc.) referência à *Revista Marítima Brasileira* do 1º trimestre de 2001, que divulga (em resumo) os trabalhos da área de Intendência do CAP-1999, CIAW, e que poderá ajudar na análise sugerida.

\*

\* \* \*

Toda argumentação até aqui sugere duas **áreas conclusivas**:

- a **primeira**, referindo-se às **permissividades**, que, conforme meu conceito particular, são perversas no sentido de degradar o desempenho global dos serviços, é de que elas ferem uma filosofia fundamental ditada pela administração naval - a **não aceitação de erros** - e, portanto, devem ser combatidas diuturnamente;
- a **segunda** emana dos exemplos citados. É preciso que haja percepção conceitual profunda do que seja Logística, do que seja Abastecimento e do que seja Intendência para que não sejam cometidos erros, principalmente de organização.

## REORGANIZAÇÃO DA MARINHA

Aproveitando a oportunidade de ter mencionado a tese da necessidade de reorganização da Marinha, e por sua pertinência com o assunto em pauta (e agora, com certeza, já abusando da paciência do leitor), imaginamos que ela se dará nas dimensões vertical e horizontal.

No primeiro caso, muitas das atribuições da antiga Força Singular deverão passar para o escalão superior do que é agora "ramo de Serviços Naval", ou seja, para o âmbito do Ministério da Defesa.

Horizontalmente, quem sabe se não devemos pensar no ramo de Serviço Naval, chefiado pela Comandância da Marinha, à

luz dos ensinamentos de Thorpe<sup>12</sup> sobre Logística, na organização do **ESTADO-MAIOR LOGÍSTICO**, sub-alguma coisa do Estado-Maior da Armada e responsável pelo planejamento e supervisão sobre tudo aquilo que não for de natureza operacional?

Tal Estado-Maior Logístico trataria de aspectos que na Marinha, na atualidade, estão dispersos pelo Estado-Maior da Armada, pela Secretaria-Geral da Marinha e por outras organizações. Vejamos alguns exemplos como citados por Thorpe:

– **Engenharia Mecânica** (projeto, construção, reparo de todos os sistemas de propulsão – exceto aviação –, estimativas de consumo de combustível e suprimentos para manutenção etc.);

– **Armamento** (especificações e quantidades de armamentos a serem produzidos, requisições de munição e armamento, distribuição etc.);

– **Construção Naval** (jurisdicionar o projeto, a construção e o reparo de todos os meios navais etc.);

– **Finanças e Abastecimento** (jurisdicionar todos os recursos para a obtenção de suprimentos não especificamente atribuídos a outras seções, prover especificações para uniformes, produzir as estimativas necessárias etc.);

– **Serviço Médico e Saneamento** (determinar os recursos médicos, os hospitais e leitos de que a Marinha precisa etc.);

– **Bases Avançadas** (gerenciar a defesa das bases avançadas que dispusermos, prover as estimativas necessárias etc.);

– **Comunicações** (gerenciar serviços de comunicações, correio etc.);

– **Serviço Aéreo** (jurisdicionar o projeto e a construção de meios aéreos, organizar o serviço aéreo etc.);

– **Serviços Jurídicos** (prover assistência jurídica a toda estrutura da Marinha etc.);

– **Assuntos Religiosos** (prover o bem-estar religioso de toda a comunidade naval etc.);

– **Transporte** (prover o levantamento de todos os meios de transporte de que a Marinha venha a precisar, produzir estimativas das necessidades etc.);

– **Indenizações** (tratar de todas as indenizações e reclamações pedidas contra a Marinha, estimar os recursos necessários etc.);

– **Obras Cíveis** (jurisdicionar tudo o que disser respeito ao projeto, à construção e ao reparo das edificações de quaisquer obras cíveis para a Marinha etc.); e

– **Subsistência** (gerenciar a compra e a distribuição de todos os gêneros alimentícios para o pessoal naval, produzir as estimativas necessárias etc.).

Enfim, muitos outros aspectos organizacionais.

Verticalmente, para baixo, a Esquadra seria organizada segundo os mesmos conceitos de Estado-Maior, respeitadas as suas características peculiares.

Esses Estados-Maiores Logísticos, como órgãos de planejamento, se interligariam, criando um *continuum* de planejamento logístico na Marinha e mesmo fora dela, de modo a prever e a prover todas as suas necessidades para o combate, em consonância com o Planejamento Estratégico de alto nível e com os recursos nacionais disponíveis.

O Estado-Maior Logístico assim imaginado seria chefiado, finalmente, por um almirante-de-esquadra intendente (não vejo razão para que não exista!), o grande administrador do Sistema de Apoio Logístico da Marinha, preparado desde os primeiros

12 THORPE, George C. *Pure Logistic. The science of War Preparation*. Reedição. National Defense University Press. 1968.

passos na carreira, e ao longo dela, para conhecer e desenvolver qualquer dos elementos essenciais do *supply management*,

em outras palavras, do gerenciamento integrado de material e conduzir o planejamento logístico da Marinha.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ADMINISTRAÇÃO> / Organização /: Zero defeito – Filosofia do; Abastecimento; História da Intendência da Marinha; Apoio Logístico Integrado;

Se os cidadãos negligenciarem seus deveres e colocarem homens sem princípios no governo, esse governo brevemente ficará corrompido; leis serão elaboradas, não para o bem público, mas para o egoísmo dos oportunistas; homens corruptos e incompetentes serão selecionados para executar as leis; a renda pública será esbanjada em homens e causas sem mérito; e os direitos dos cidadãos serão violados ou negligenciados.

*Noah Webster*

Nascido nos Estados Unidos em 1758 onde morreu em 1843.

Estudioso da gramática e da filosofia, foi político representando os estados de Massachusetts e Connecticut. Autor do *American Dictionary of the English Language*.

# A AMAZÔNIA, SUA INVASÃO, SEU DESMATAMENTO E QUEIMADAS

*Eles não querem o nosso bem, eles querem os nossos bens.*

Padre Antônio Vieira

ROBERTO GAMA E SILVA<sup>1</sup>  
Contra-Almirante (RRm)

---

## SUMÁRIO

A invasão da Amazônia  
Seu desmatamento  
Suas queimadas  
*O clima amazônico*  
*As queimadas*

### A INVASÃO DA AMAZÔNIA

É agora bem visível a preocupação dos brasileiros com os olhos de cobiça que se fixam na Amazônia brasileira, justamente por ser ela o "paraíso dos recursos naturais" remanescentes no sistema fechado da "espaçonave Terra".

Há, todavia, um raciocínio equivocado em relação à invasão da Amazônia.

Até mesmo altas autoridades militares têm passado a idéia de que uma invasão armada estaria sendo montada pelo "Império", a fim de retirar a região da soberania nacional, colocando-a sob outra bandeira ou internacionalizando-a para uso futuro

---

<sup>1</sup> N.R.: O autor é natural de Manaus e entrou para a Escola Naval em 1949 sendo promovido à almirante em 1980. Serviu na Amazônia entre 1977 e 1978 como Chefe da Seção do Serviço Nacional de Informações (SNI) para a Amazônia Ocidental e de março de 1980 a janeiro de 1984 como Presidente do Grupo Executivo para a Região do Baixo Amazonas e, como tal, membro *ad hoc* do Conselho de Segurança Nacional, no governo Figueiredo.

do pequeno grupo de Estados fiadores da *Pax Borealis*.

Ledo engano!

A invasão da Amazônia já está em fase bem adiantada, à mesma medida que se processa a conquista do Brasil, pela ocupação do seu compartimento econômico.

Em outras palavras, a nossa Amazônia já está sendo ocupada sem o emprego de um único soldado invasor e sem que seja disparado um só tiro!

A primeira cabeça-de-praia dessa nova invasão, uma reiteração da História, foi estabelecida em Manaus, com a implantação da Zona Franca,<sup>2</sup> medida bem-intencionada, todavia distorcida na sua execução pelo fato de se ter transformado num porto seguro para a proliferação de montadoras multinacionais.

Em seqüência, alastrou-se a influência alienígena na região com a privatização da Companhia Vale do Rio Doce – CVRD,<sup>3</sup> que passou para as mãos de controladores que nem Deus sabe as origens, mas estrangeiros com toda a certeza.

Com esse ato irresponsável, mais de 500 mil hectares<sup>4</sup> de áreas superficiais de servidão escaparam da propriedade de brasileiros e, no subsolo respectivo, um fabuloso tesouro mineral teve o mesmo destino.

A poliminerizada Província Mineral de Carajás, a Província Bauxitífera do Rio Ca-

pim, a titular da Província Bauxitífera do Trombetas, as chaminés alcalinas-ultrabásicas de Maicuru e Maracaná, depósitos gigantes de anatásio,<sup>5</sup> tudo isso escorregou das mãos nacionais devido à alienação da Companhia Vale do Rio Doce.

A invasão teve seqüência com a multiplicação das empresas de mineração internacionais em atividade na região, depois que o texto constitucional<sup>6</sup> foi alterado, para permitir que qualquer aventureiro de fora obtivesse licença para explorar o

subsolo pátrio, em 1995 no governo Fernando Henrique<sup>6</sup>.

Também as empresas madeireiras do sudeste da Ásia “baixaram” na região, para repetir no Novo Mundo a façanha que realizaram no outro lado do planeta: derrubada predatória das madeiras nobres da floresta tro-

pical úmida.

Como se não bastassem tantos intrusos, para lá convergiram enxames das indesejáveis organizações não-governamentais, as ONGs, na verdade braços “paragovernamentais” dos Estados desenvolvidos, infiltrados nos países subdesenvolvidos para tolher a sua marcha em direção ao progresso e para inocular o vírus da secessão nos seus habitantes insatisfeitos.

Em março de 2001, mais um grande passo para o domínio total da região foi dado, tendo como protagonista a multinacional

---

---

## **A invasão da Amazônia já está em fase bem adiantada, na mesma medida em que se processa a conquista do Brasil, pela ocupação do seu compartimento econômico**

---

---

2 N.R.: A Superintendência da Zona Franca de Manaus foi criada pelo Decreto-Lei 288 de 28 de fevereiro de 1967 no governo do General Castelo Branco.

3 N.R.: A CVRD foi privatizada no primeiro semestre de 1997.

4 N.R.: As explorações minerais são pontuais; a área é um indicador secundário.

5 N.R.: Anatásio é um dos 3 minérios do titânio.

6 N.R.: A Emenda Constitucional nº 19, de 15 de agosto de 1995, (primeira do governo Fernando Henrique) alterou o art. 171 da Constituição.

BHP, mineradora registrada na Austrália. Com a aquisição de 60% das ações ordinárias da Companhia Auxiliar de Empresas de Mineração – Caemi, empresa controladora do grupo formado pelo conhecido, “representante” de grupos estrangeiros, o falecido Augusto Trajano de Azevedo Antunes, a BHP passou a deter não só os depósitos de minério de ferro das

Minerações Brasileiras Reunidas – MBR, localizados em Minas Gerais e responsáveis por 5% das reservas nacionais, mas, também, todo o patrimônio estocado na Amazônia pelo mesmo “cidadão do mundo”. Fazem parte desses bens amazônicos, nada menos do que o Projeto Jari, repassado ao Grupo Antunes por interferência direta do senhor Golbery do Couto e Silva, enquanto Chefe da Casa Civil do Governo Figueiredo, em 1983, nele incluídas as importantes reservas de bauxita refratária e de caulim dispostas às

margens do Rio Jari, além do que sobrou da Indústria e Comércio de Minérios S.A. – Icomi, empresa que exauriu prematuramente os depósitos de manganês da Serra do Navio, Amapá, e mais as plantações pertencentes à Companhia de Dendê do Amapá S.A. – Codepa e a floresta homogênea de *Pinus caribea* plantada pela Amapá Celulose – Amcel.

Como é fácil constatar, examinando um mapa regional, a margem esquerda do Rio Amazonas, do Amapá ao Rio Trombetas já

se acha em poder de forasteiros, o mesmo acontecendo com a rica região em torno da Serra dos Carajás e toda a bacia do Rio Capim, no sudeste do Pará.

Regrediu, destarte, o Brasil a uma época em que a Amazônia era de tal forma comandada por estrangeiros, que mereceu citação especial no livro *The Earth and the State*, escrito pelo eminente

geopolítico norte-americano Derwent Whittlesey, em agosto de 1939. No trecho em que descreve os rios como “avenidas de penetração”, Whittlesey comparou as bacias do Congo e do Amazonas, para chegar à seguinte conclusão: “O núcleo central da América do Sul é formado, na maior parte, pela bacia de um único rio. Na sua quase totalidade esse núcleo é, do ponto de vista político, território brasileiro, embora sua exploração esteja a cargo de europeus. A distinção legal entre a bacia do Congo (colônia de um Estado europeu)

---

**O núcleo central da América do Sul é formado, na maior parte, pela bacia de um único rio. Na sua quase totalidade esse núcleo é, do ponto de vista político, território brasileiro, embora sua exploração esteja a cargo de europeus. A distinção legal entre a bacia do Congo e a do Amazonas não chega a mascarar a sua similaridade geopolítica**

---

e a do Amazonas (parte de uma soberania sul-americana) não chega a mascarar a sua similaridade geopolítica”.

Acontece que o geopolítico norte-americano estava mesmo certo, quando publicou o seu trabalho há 63 anos atrás!

Posso ratificar o que foi escrito, porque testemunhei o final da dominação européia na cidade de Manaus, onde nasci.

Até o início dos anos 40, as maiores autoridades no Amazonas eram os gerentes do London Bank, da Amazon River

Steam-ship Company, da Manaus Tranways and Light Company, da Manaus Harbour e da Booth Line. Além desses "dignitários", mandavam na região os donos das firmas aviadoras<sup>7</sup> de borracha, todos eles europeus.

Foi o Presidente Getúlio Vargas que "nacionalizou" a Amazônia, aproveitando a brecha que a Segunda Guerra Mundial proporcionou.

No presente, os brasileiros realmente dispostos a defender a região não se devem iludir, armando esquemas defensivos contra a incursão de tropas vindas das regiões de onde sopra o Bóreas. É de todo improvável o emprego de forças militares estrangeiras na Amazônia brasileira, simplesmente porque a região está sendo dominada sem que se faça necessária tal intervenção.

Se querem, de fato, defender a região, mantendo-a sob nossa dominação, assentem as baterias sobre os oligarcas-entreguistas, inconciente ou interesseiramente "convictos" dos benefícios da privatização e de globalização.

## SEU DESMATAMENTO

Ciclicamente, todavia sem freqüência determinada, pipocam na mídia notícias alarmantes sobre o desmatamento predatório e as queimadas criminosas na Amazônia brasileira.

Há duas causas principais para a veiculação dessas informações imprecisas: a ignorância generalizada, que ainda persiste, em relação à maior região natural do país e o indisfarçável interesse dos estrangeiros que sobre ela paira, pois desejam eles mantê-la intocável, para uso futuro dos seus incomparáveis recursos naturais.

Inexplicável, no caso, é o fato de órgãos governamentais, que deveriam ser competentes, contribuírem notavelmente para a fundamentação dessas denúncias de fé

---

---

### **É de todo improvável o emprego de forças militares estrangeiras na Amazônia brasileira, simplesmente porque a região está sendo dominada sem que se faça necessária tal intervenção**

---

---

púnica, na medida em que insistem eles em disseminar informações sobre a chamada Amazônia Legal, na verdade um mero artifício político para ampliação da área submetida ao regime de incentivos fiscais, mas que ultrapassa, de muito, os limites da verdadeira Amazônia.<sup>8</sup> Esta, na realidade, é a grande

unidade paisagística natural, caracterizada por domínio morfoclimático e fitogeográfico bem definido, segundo padrões típicos de relevo, clima, drenagem, solos e vegetação.

A região natural, que se pode clamar de "Amazônia Verdadeira", mede, em números redondos, 4 milhões de quilômetros quadrados, enquanto a Amazônia Legal, com os seus 5,1 milhões de quilômetros quadrados, engloba 60% da superfície do Brasil.

A Amazônia Legal, além de conter o domínio característico da "Amazônia Verda-

7 N.R.: Firmas comerciais possuidoras de armazéns gerais e de regatões (embarcações a motor típicas da Amazônia) que adquiriam dos caboclos produtores as telas de borracha (pequenos volumes de latex defumado) nos beiradões e as revendia para o mercado nacional e internacional.

8 N.R.: Veja *Amazônia Brasileira*, do mesmo autor, na *RMB* 1º trim./2000 - p. 89.

deira”, ainda inclui parcela considerável do domínio dos cerrados do Brasil Central, que compõem a paisagem natural do Mato Grosso ao sul do paralelo de 10°S, e mais três quartas partes da superfície do Tocantins, onde também imperam os cerrados, além de toda a área definida como Zona dos Cocais, uma outra unidade paisagística que marca a transição entre a floresta tropical úmida do Norte e a caatinga do Nordeste.

A verdadeira Amazônia, sem os penduricalhos que lhe agregaram os polífticos, é, na verdade, a região natural mais bem conservada da Terra, ao contrário do que por aí propagam os ignorantes e os mal-intencionados, neste último grupo incluídas as maléficas ONGs.

Senão vejamos.

Estimam os especialistas que a área floresta do planeta era da ordem de 85 milhões de quilômetros quadrados, correspondentes a 65% da superfície habitável da Terra. Hoje, não restam senão 32 milhões de quilômetros quadrados recobertos com

vegetação arbórea, o que equivale a dizer que o homem, para ocupar os espaços onde vive, removeu mais de 60% das florestas primitivas.

Na Europa e na Ásia, onde a ocupação humana é mais antiga, mais de 70% das áreas florestadas foram substituídas para usos múltiplos e usos institucionais (cidades, vilas, estradas, aeroportos etc.).

No Brasil mesmo, a soberba Mata Atlântica, que recobria 1,3 milhões de quilômetros quadrados da faixa litorânea, desde o Rio Grande do Norte até Santa Catarina, está hoje reduzida a menos de 100 mil quilômetros quadrados, cerca de 8% da dimensão original.

Enquanto isso, devido à excentricidade regional e ao desafio da floresta tropical úmida, os sete tipos de vegetação natural existentes na “Amazônia Verdadeira” só foram desfigurados, pela ação antrópica, em cerca de 8% da sua totalidade, sendo que quase metade do total foi alterado para fins institucionais.

No momento, a ocupação espacial da nossa Amazônia é a seguinte:

TIPO DE OCUPAÇÃO	SUPERFÍCIE OCUPADA (Km <sup>2</sup> )	% DO TOTAL
VEGETAÇÃO NATURAL	3.648.000	90,12
RIOS E LAGOS	80.000	1,98
USOS INSTITUCIONAIS	150.000	3,70
USOS MÚLTIPLOS	170.000	4,20
TOTAIS	4.048.000	100,00

Releva acrescentar que, no tocante às áreas recobertas por vegetação arbórea, a Hiléia, instalada em 3,2 milhões de quilômetros quadrados, ainda mantém intocados 40 bilhões

de metros cúbicos de madeiras nobres (*hardwoods*), dos quais 28 bilhões em essências já cotadas comercialmente, avaliadas estatisticamente em cerca de 1 trilhão de dólares.

Então, dispõem os brasileiros, na Amazônia que lhes pertence, de uma fabulosa "caderneta de poupança", que por mais que seja usada, todavia de forma racional, manter-se-á sempre com o mesmo valor, graças aos mecanismos da regeneração natural ou, mesmo, do replantio de quadras afetadas.

Interessante, também, assinalar que as duas maiores agressões às florestas primitivas da Amazônia foram perpetradas por empresas estrangeiras, não submetidas ao necessário controle do poder público, devido à ausência de fiscalização ou competência dos responsáveis por tal mister. Os infratores foram os responsáveis pelos empreendimentos da Ford, no Rio Tapajós, e do Grupo Ludwig, no Rio Jari. Este último, por sinal, devastou 100 mil hectares de florestas, com alto grau de concentração de castanheiras (*Bertholletia Excelsa*), espécie tão preciosa que, por determinação legal, não se pode abater!

No momento, inspiram preocupações o retorno do antigo Projeto Jari para mãos desvinculadas da comunhão nacional e a invasão silenciosa das madeireiras registradas no Extremo Oriente, todavia controladas por empresas dos países industrializados, que daquela região se retiraram deixando um rastro de devastação nas florestas tropicais onde atuaram.

Fica assim bem demonstrado, pela frieza dos números, que as notícias alarmantes de devastação da vegetação natural da Amazônia brasileira não correspondem à realidade.

Fica ainda bem patente que os brasileiros responsáveis devem promover um retorno às escolas para os cidadãos, aqui nascidos, que não conhecem o núcleo principal do seu próprio País. Evidente que tal providência pressupõe inclusive, talvez, o afastamento de maus brasileiros que vêm ocupando cargos públicos responsáveis pela área.

Finalmente, os esclarecimentos acima devem disparar um sinal de alerta contra os países que esgotaram os seus recursos

naturais, pela expansão dos seus ecúmenos até os últimos limites, e agora, tentam, de todas as maneiras, se apropriar dos bens existentes em outras áreas, fora da sua esfera de soberania.

Repito, *ad nauseam*, por oportunas, as palavras do Padre Antônio Vieira aos tamoios, com relação aos invasores franceses: "eles não querem o nosso bem, eles querem os nossos bens".

---

**A verdadeira Amazônia,  
sem os penduricalhos que  
lhe agregaram os políticos,  
é, na verdade, a região  
natural mais bem  
conservada da Terra, ao  
contrário do que por aí  
propagam os ignorantes e  
os mal-intencionados, neste  
último grupo incluídas as  
maléficas ONGs**

---

## SUAS QUEIMADAS

### *O clima amazônico*

Paradoxalmente, antes de abordar o tema propriamente dito, faz-se necessário verificar o que se passa com a hidrologia regional.

A Amazônia, em primeiro lugar, não admite generalizações, pelo espaço avantajado que apresenta, quase oito vezes maior do que a superfície da França, e pela posição que ocupa, seccionada que é pela Zona de Convergência Intertropical, o equador climático.

Os ventos predominantes, na região, são os do quadrante leste, resultantes da composição dos aliseos de nordeste e de sudeste, que sopram sempre ao norte e ao sul, respectivamente, da Zona de Convergência Intertropical. A esses ventos deve-se a penetração profunda do vapor de água, gerado pelo Atlântico, até o coração da Amazônia. A umidade do mar, entretanto, só alimenta cerca de 60% da precipitação regional. O restante, 40%, fica por conta da evapotranspiração superficial, mormente aquela oriunda das áreas florestadas. Essa relação biunívoca entre o clima e a floresta é o "calcanhar de Aquiles" da Amazônia.

A distribuição da precipitação regional, todavia, não é homogênea, como raciocinam os "generalizantes", na realidade desconhecidos dos sortilégios amazônicos.

Longitudinalmente, ao longo do eixo da bacia hidrográfica, há um progressivo aumento dos índices pluviométricos de leste para oeste, inclusive naqueles vigentes nos períodos de estiagem, e uma redução sensível no número de dias biologicamente secos. Além disso, nota-se um recuo progressivo, na mesma direção, dos intervalos de estiagem, uma vez que em Belém a época mais seca coincide com o mês de outubro, enquanto que em Manaus retrocede para julho e agosto e em Tabatinga, limite ocidental da Amazônia brasileira, fica compreendida entre junho e julho. Até Manaus, outrossim, há registros de dias biologicamente secos, no máximo 20 por ano, mas, de lá para o limite oeste, cessam tais ocorrências.

O exame da hidrologia ao longo dos paralelos é o que apresenta maiores diferenças, não só devido à divisão do espaço físico pela Zona de Convergência Intertropical, mas também como resultado da existência de barreiras geomorfológicas, bem ao norte, atuando no sentido de modificar o regime de chuvas a barlavento.

Em Roraima (com o primeiro "a" aberto, por favor), a barreira do Planalto das Guianas, mais particularmente do monte Roraima, provocou a formação dos Campos gerais do Rio Branco, devido a instalação local de um clima termoxeroquimênico atenuado (classificação de Bagnouls e Gausson), com intervalos de até quatro

meses secos entre novembro e fevereiro. O período chuvoso, entre março e outubro, apresenta um pico de pluviosidade em julho.

Mais para o oeste, em Iauaretê, o máximo de pluviosidade é também em julho, todavia os índices de todos os demais meses ultrapassa o equivalente a 2.000 milímetros anuais. Aliás, tal é o padrão pluviométrico de todo o alto Rio Negro.

Ao sul da Zona de Convergência Intertropical inverte-se o quadro, inclusive em relação aos índices pluviométricos dos meses de estiagem. Jacareacanga, no Tapajós, apresenta de três a quatro meses secos, com o mínimo de precipitação em agosto. Porto Velho, no Madeira, tem o mesmo intervalo de estiagem, embora com o mínimo de precipitação em julho. Já em Cruzeiro do Sul, no Juruá, o intervalo de estiagem situa-se entre junho e setembro, todavia sem seca biológica. Na outra bor-

---

**A Hiléia, ainda mantém intocados 40 bilhões de metros cúbicos de madeiras nobres (*hardwoods*), dos quais 28 bilhões em essências já cotadas comercialmente, avaliadas estaticamente em cerca de 1 trilhão de dólares**

---

da da Amazônia, no chamado Bico do Papagaio, onde predomina a floresta tropical aberta com palmeiras, o clima já passa a apresentar de cinco a seis meses secos, com o mínimo de precipitação centrado no mês de agosto.

O nível dos rios, dependente da precipitação ao longo dos respectivos cursos, obedece ao seguinte regime: os afluentes do rio principal, vindos do norte, têm as suas cheias entre junho e agosto, enquanto que os oriundos do sul atingem os seus níveis máximos entre fevereiro e abril. Essa defasagem salutar mantém relativamente estável o volume de águas em trânsito no Solimões e no Amazonas, embora ainda persistam as defasagens sazonais no nível da calha principal, tanto menores quanto maior a área de captação. No Baixo Amazonas, quase na foz, as flutuações limitam-se a uma média de cinco metros, enquanto na altura de Manaus, com a redução da área de captação, atingem uma média de dez metros.

Com esses dados bem ancorados na memória, pode-se, agora, tratar da questão das queimadas com muita simplicidade.

### **As queimadas**

De início, é imprescindível que se decore um axioma: "nos domínios da floresta

tropical úmida é impossível provocar uma queimada".

Embora um axioma dispense prova, por ser uma premissa óbvia, ainda assim, para convencimento dos mais cépticos, pode-se esclarecer que tal impossibilidade se deve à umidade presente, aos intervalos muito curtos de seca biológica, quando os há, e, ainda, à miríade de igarapés que recortam as áreas florestadas, atuando como

aceiros, isto é, como empecilhos à propagação do fogo.

Aprendida a lição fundamental, fácil descobrir a natureza das queimadas, nas demais tipologias vegetais da Amazônia e, mesmo, prever a época bem aproximada em que elas acontecerão.

O preparo de terrenos para o plantio de culturas de ciclo curto e a limpeza de pastos são os dois motivos pelos quais os naturais da Amazônia, há muito tempo, antes mesmo da colonização européia, ateiam fogo nas áreas de várzeas e nos campos gerais.

O momento em que usam tal expediente primitivo é aquele que, antecedendo o início

da estação chuvosa, propiciará o plantio e a colheita das culturas, antes que o terreno seja alagado pela cheia do rio adjacente. No caso de limpeza de pastos, nos campos gerais usados para a pecuária, a ocasião escolhida é aquela que antecede de poucos dias o início das chuvas, pois os res-

---

**Fica assim bem demonstrado, pela frieza dos números, que as notícias alarmantes de devastação da vegetação natural da Amazônia brasileira não correspondem à realidade**

\*

**Logo que começam a aflorar os primeiros brotos das culturas plantadas, ou do capim renovado, todo o dióxido de carbono liberado na queimada é absorvido, para compor os tecidos das novas plantas**

---

ponsáveis pelas queimadas contam com elas para abafar o fogo.

Em Santarém, por exemplo, local em que as chuvas recomeçam em setembro e o Amazonas começa a baixar em julho, é bem provável que em agosto o aeroporto fique, por alguns dias, interditado pela fumaça das queimadas, ateadas nas várzeas férteis do Rio-Mar.

Nas vizinhanças de Boa Vista, no local em que determinada rede de televisão "escalou" um buritizeiro em chamas como símbolo de um "gigantesco incêndio florestal", bem no meio de uma área de campos gerais, de superfície igual a 42 mil quilômetros quadrados, é bem provável que "tragédias" semelhantes venham a se repetir no mês de abril de cada ano, uma vez que os criadores locais continuarão a limpar os pastos com fogo logo no início do intervalo chuvoso.

Por sinal, deve ser explicado que os buritizeiros, palmeiras comuns na Amazônia, são endêmicos nos campos do Rio Branco, pois são eles que formam as matas ciliares dos igarapés e das lagoas lá existentes.

Pergunta-se agora: que grande inconveniente decorre dessas queimadas tradicionais?

Resposta rápida: nenhum, a não ser a destruição paulatina da camada húmica dos solos.

Pode-se afirmar, então, com a mais absoluta certeza, que esse tipo de queimada não aumenta a concentração de dióxido de carbono na atmosfera, a não ser momentaneamente. Logo que começam a aflorar os primeiros brotos das culturas plantadas, ou do capim renovado, todo o dióxido de carbono

liberado na queimada é absorvido, para compor os tecidos das novas plantas.

Destarte, não há como comparar o produto desse tipo de queimada, com o da queima de combustíveis fósseis, estes há muito arquivados no subsolo, portanto alijados do ciclo de carbono atmosférico.

Óbvio está que se o fogo fosse usado para queimar os lenhos das árvores de uma floresta, de modo a abrir espaço para usos institucionais ou para usos múltiplos, o procedimento traria prejuízos para o clima, tanto por diminuição sensível da evapotranspiração, quanto por aumento na concentração de carbono na atmosfera.

Para solucionar o problema das queimadas na "Amazônia Verdadeira" não basta instalar sistemas de monitoramento remoto, nem aumentar a

fiscalização, pois nenhum dos dois será capaz de estancar um fato consumado.

Desprovidos de capitais e abandonados à própria sorte, os caboclos não contam com outros meios para o preparo dos terrenos de onde tirarão a própria subsistência.

No entanto, a partir do momento em que puderem lançar mão de máquinas para substituir o método tradicional, abandonarão as famosas queimadas. Que experimentem, pois, equipar as prefeituras das áreas onde se pratica a agricultura, com patrulhas agrícolas mecanizadas. Tal medida redundará em gastos infinitamente menores do que os juros que os brasileiros vêm pagando aos países endinheirados.

Trata-se, pois, de problema facilmente solucionável, mas que demanda um pouco mais de espírito público, de ética e de brasilidade.

---

## Nos domínios da floresta tropical úmida é impossível provocar uma queimada

---

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ÁREAS> / Amazônia /; Invasão da Amazônia; Desmatamento; Queimadas;

★ CONDOMÍNIOS

★ LOCAÇÕES

★ VENDAS

★ SEGURANÇA

*Procurando uma administradora de ponta?  
Parabéns, acabou sua procura!  
Solicite agora mesmo uma proposta e tenha  
à sua disposição produtos e serviços do  
premiado Padrão Atlântida de Qualidade.*

*Atlântida, excelência na administração de bens imobiliários.*

CENTRO (matriz): Av. Treza de Meio, 23 - 17º andar - Cep: 20.004-900 - Tel.: 2240-9696 / Fax: 2532-4770  
COPACABANA: Rua Siqueira Campos, 168 - Lj A - Cep: 22.031-070 - Tel.: 2548-8125 / Fax: 2236-4700  
SITE: [www.atlantida-adm.com.br](http://www.atlantida-adm.com.br) / E-MAIL: [atlantida@atlantida-adm.com.br](mailto:atlantida@atlantida-adm.com.br)



# AS SALVAGUARDAS TECNOLÓGICAS EM ALCÂNTARA

ROBERTO GAMA E SILVA  
Contra-Almirante (Re<sup>l</sup>)

A Índia da atualidade, com pouco mais de 50 anos de vida independente, ultrapassando a marca de 1 bilhão de habitantes e com problemas socioeconômicos tão graves quanto os do Brasil, acaba de lançar ao espaço um míssil balístico intercontinental, capaz de transportar ogivas nucleares.

Será que a Índia, do pacífico Gandhi, transformou-se num Estado belicoso?

Com certeza, por ter conquistado a "Independência Política" recentemente, depois de 450 anos de ingerência européia no seu território, os seus sucessivos governantes têm se mostrado muito zelosos em propagar o nacionalismo entre os naturais e, ao mesmo tempo, muito atentos em equipar o país com instrumentos dissuasórios capazes de exorcizar os demônios neocolonialistas que ameaçam os países em desenvolvimento.

A segunda preocupação dos indianos explica e justifica a recusa em firmar qualquer tratado, proposto pelas grandes potências, que restrinja a liberdade de ação do país. Assumindo, assim, a postura de "Estado Perturbador da Ordem Mundial", conforme classificação do Almirante Castex, nada mais natural que o país tenha envidado esforços para dominar todo o ciclo de aproveitamento da energia nuclear, inclusive no campo militar, e, ao mesmo tempo, tenha investido em sistemas capazes de transportá-las, pelo espaço, até os núcleos de poder dos possíveis contendores. Tal procedimento chama-se "dissuasão estratégica".

Enquanto isso acontece lá pelas bandas do Índico, aqui, na margem ocidental do Atlântico, seus dirigentes fazem do Brasil, campeão mundial de recursos naturais, abdicar de sua pretensão de se tornar inde-

pendente e desenvolvido, ao prestarem obediência cega às ordens do "Império", como no caso da adesão ao Tratado de Não Proliferação de Armas Nucleares e, mais recentemente, ao acordo denominado Regime de Controle da Tecnologia de Mísseis.

No tocante ao desenvolvimento de veículos espaciais, outrossim, os governantes neoliberais acabam de decretar a "morte súbita" do programa nacional, ao celebrar um novo acordo de Salvaguardas Tecnológicas, que disciplinará o "aluguel" do Centro de Lançamento de Alcântara, localizado no Maranhão, para os Estados Unidos da América.

Inicialmente, deve ser realçado o caráter unilateral desse acordo, pois só trata das salvaguardas para os chamados "participantes norte-americanos", uma vez que os negociadores brasileiros, por servilismo ou desconhecimento de causa, não chegaram a cogitar de medidas que protejam os futuros lançamentos brasileiros da "curiosidade" norte-americana.

Os termos, outrossim, também são inaceitáveis para um Estado que preze a sua soberania, pois admite imposições de outro país, acima dos limites que marcam a diferença entre cooperação e vassalagem.

**Os casos de abdicação do exercício da soberania** estão expressos em três dos seis itens dos Dispositivos Gerais (Artigo III), onde começam a ser discutidos os pontos do acordo.

De início, esses Dispositivos Gerais estipulam que a República Federativa do Brasil não permitirá o lançamento, a partir do Centro de Lançamento de Alcântara, de cargas úteis ou veículos de lançamento espacial de propriedade ou sob controle de países, "os quais, na ocasião do lançamento, estejam sujeitos a sanções estabelecidas pelo Conselho de Segurança das Nações Unidas ou cujos governos, a juízo de qualquer das partes, tenham

dado, repetidamente, apoio a atos de terrorismo internacional".

Parece justo, que se imponham restrições à cessão do Centro de Lançamento para os países envolvidos com atos de terrorismo. O que não é certo é que uma das partes, sozinha, tome a decisão de estabelecer quais são esses países, como não é certo, também, que essa proibição seja estendida a todos os países punidos pela ONU, uma vez que tais punições têm, normalmente, caráter político.

É inexplicável, também, o fato de os negociadores brasileiros não terem incluído no rol das proibições os países que prejudicam o Brasil com atos de "terrorismo econômico", por imporem severas restrições à entrada de produtos brasileiros nos seus mercados!

Não satisfeitos com essas imposições, os norte-americanos ainda exigem, logo a seguir, que não permita o Brasil o "ingresso significativo, qualitativa ou quantitativa, de equipamentos, tecnologias, mão-de-obra e recursos financeiros no Centro de Lançamento de Alcântara, provenientes de países que não sejam parceiros (membros) do Regime de Controle de Tecnologia de Mísseis".

Nesse ponto o caldo realmente engrossa, pois todos os Estados Perturbadores da Ordem Mundial, como a Índia, a China e, mesmo, a Rússia, deixaram, por justa razão, de subscrever o Regime de Controle, mas são eles os únicos que se prontificariam a transmitir tecnologia ao Brasil, pelo fato de termos todos um contendor comum, o "Império".

Exagerando nas exigências, por constatar a submissão dos negociadores da outra parte, os norte-americanos ainda proibiram os brasileiros de utilizar os recursos financeiros advindos do aluguel do Centro de Lançamento em "programas de aquisição, desenvolvimento, produção, teste, li-

beração, ou uso de foguetes ou sistemas de veículos aéreos não tripulados".

Tais recursos, segundo o acordo, poderão ser utilizados apenas "para o desenvolvimento, aprimoramento de aeroportos, portos, linhas férreas, estradas, sistemas elétricos ou de comunicações", seja no Centro de Lançamento, ou a ele direcionado, para beneficiar as atividades de lançamento.

As três restrições acima listadas, na verdade, são as afrontas à jurisdição nacional sobre um pedaço do território brasileiro, máxime quando se trata de instalação militar pertencente à Força Aérea Brasileira.

Há outros pontos, citados de modo alarmante por alguns comentaristas, pouco afeitos às normas para salvaguarda de assuntos sigilosos, que não merecem valorização, por serem específicos e rotineiros, quando se está tratando de evitar a "curiosidade alheia".

Embora classificadas como "draconianas", esses itens que instituem as salvaguardas, propriamente ditas, podem ser considerados aceitáveis, pois seriam exigidos, também, por brasileiros dignos.

Draconianas, sim, são as três cláusulas iniciais, já mencionadas, incluídas como Dispositivos Gerais.

É muito importante frisar que os norte-americanos, mormente as suas empresas privadas envolvidas com lançamentos de satélites, são os grande interessados na utilização de Alcântara como base de lançamento de veículos espaciais. Isso pelo simples fato da localização do Centro de Lançamento, bem próximo do equador ter-

restre, redundar em sensível economia de carga propulsora dos foguetes e, por consequência, em aumento da carga transportada ou "carga útil".

Fácil a explicação dessa vantagem: a maior velocidade tangencial da Terra, no seu movimento de rotação, ocorre no equador, sendo igual a 465,1 metros por segundo. Como Alcântara situa-se na latitude de 3°S, a velocidade tangencial local é de 464,45 metros por segundo (velocidade tangencial em determinada latitude é igual à velocidade tangencial no equador vezes o coseno do ângulo que exprime a latitude), enquanto a velocidade tangencial em Cape Canaveral decresce para 408,7 metros por segundo (latitude aproximada de 28°30'N). Assim, qualquer foguete lançado de Cape Canaveral precisará de maior impulsão, para atingir a velocidade inicial de foguete idêntico lançado de Alcântara.

Portanto, não resultará em qualquer vantagem para o Brasil o acordo firmado com os Estados Unidos da América para cessão de instalações do Centro de Lançamento de Alcântara, a não ser uns míseros trocados resultantes do aluguel, cuja aplicação ainda está sujeita a restrições.

Por outro lado, esse aluguel suscitará a presença constante dos norte-americanos naquela parte do país, tolhendo o uso das instalações em proveito próprio; impedirá a transferência para os brasileiros da tecnologia disponível nos Estados que não se curvam aos desígnios do "Império", os únicos com disposição para fazê-lo e, destarte, sepultará, a sete palmos de profundidade, a justa pretensão nacional de implementar um programa espacial próprio.

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Poder Espacial /; Base de Lançamento de Veículos Espaciais; Alcântara (Brasil); Acordo Internacional.



# SIMTECH

**REPRESENTAÇÕES**

# ESTRATÉGIA DA RETALIAÇÃO MACIÇA (Segundo de quatro artigos)\*

*Conceito: Conter o expansionismo soviético através da ameaça de ataques nucleares indiscriminados.*

HAROLDO BASTO CORDEIRO JÚNIOR  
Contra-Almirante (Ret<sup>l</sup>)

A medida que outros países, primeiro a URSS, depois a Grã-Bretanha, desenvolveram seu armamento nuclear, tornaram-se evidentes a alteração do panorama estratégico mundial e o encerramento do virtual monopólio norte-americano neste campo, substituído, este último, por um período de franca (mas declinante) superioridade dos Estados Unidos. Este monopólio havia sido o sustentáculo, subliminar, da estratégia da contenção periférica, e alguns historiadores consideram haver contribuído para moderar as ações da URSS.

Com a detonação da primeira bomba atômica soviética, em 23 de setembro de 1949, a muitos pareceu necessária a adoção de medidas que restabelecessem a situação

anterior, de aparente equilíbrio político, a despeito da superioridade em armamento nuclear ainda claramente mantida pelos Estados Unidos. Há que ter em mente que, durante a Guerra da Coreia (1950-53), os norte-americanos, com receio da reação da URSS na Europa (e também da China Comunista), não haviam, apesar da solicitação do General MacArthur, utilizado suas armas nucleares, o que demonstra ter havido, também, moderação por parte dos norte-americanos.

Além disso, era previsível que o poder de destruição das armas nucleares fosse aumentado e elas fossem dotadas de vetores mais adequados à sua destinação estratégica – os mísseis (teleguiados e

\* N.R.: Este artigo pertence a uma série em que o autor apresenta as diversas estratégias que foram adotadas após a Segunda Guerra Mundial, a saber: Contenção Periférica (publicada no 3º trim./2001), Retaliação Maciça, Deterrência ou Dissuasão e Resposta Flexível.

balísticos), sensores de condução para aumentar sua precisão, que já se encontravam em desenvolvimento.

Assim, em 1º de novembro de 1952, os Estados Unidos fazem explodir sua primeira bomba termonuclear (a bomba H), elevando o nível de destruição possível das dezenas de milhares de toneladas de explosivos (os quilotons) aos milhões de toneladas de explosivos (os megatons).

Em 12 de agosto de 1953, é a URSS que explode sua primeira arma termonuclear.

A Grã-Bretanha se junta ao grupo de países dotados de armas nucleares, explodindo sua primeira bomba atômica em 3 de outubro de 1952 e sua primeira bomba termonuclear em 17 de maio de 1957.

A despeito da superioridade norte-americana, ainda evidente, o ambiente nuclear é, agora, multipolar.

Em relação ao armamento convencional terrestre, era flagrante a superioridade soviética, especialmente na Europa Central, onde, *manu militari*, mantinha, a URSS, a ocupação de seus satélites, o que lhe permitia ter seus exércitos dispostos em profundidade sobre a fronteira do Ocidente; paradoxalmente, mantinha, no Extremo Oriente, uma respeitável presença militar em face dos exércitos da China.

A força terrestre soviética baseava-se em blindados, o que lhe emprestava grande mobilidade e poder de fogo, mas é de presumir que a atual Rússia conserve sua tradicional postura de emprego dos princípios de massa e da ofensiva.

Sua Força Aérea, organizada para conter a projeção do Poder Aéreo estratégico ocidental sobre seu território, foi também disposta em profundidade nos países-satélites, mas a URSS iniciava a construção de aeronaves de bombardeio de médio raio de ação e de aeronaves de esclarecimento de grande raio de ação (conhecidos na OTAN como *Bears*).

Sua Força Naval começava a se reestruturar, com a construção de submarinos de maior raio de ação e de unidades de superfície (os cruzadores da classe *Sverdlov*, dotados de grande manobrabilidade e "erigidos" de armamento, o que parece indi-

car uma capacidade operativa tridimensional, tanto ofensiva quanto defensiva) e prescindirem de cobertura aérea. Mesmo assim, no mar, as marinhas do Ocidente ainda dispõem de completo domínio, especialmente a norte-americana, com suas forças de ataque nucleadas em navios-aeródromos presentes em todos os oceanos e, sem dúvida, grande capacidade de projeção de Poder Naval sobre o ambiente

---

**O caminho para deter a  
agressão (comunista) é,  
para a comunidade "livre",  
estar pronta a responder  
vigorosamente, no lugar de  
sua própria escolha e com  
os meios que desejar utilizar**

*John Foster Dulles,*

Secretário de Estado  
dos Estados Unidos

---

terrestre.

O cenário político também se altera, com a Grécia e a Turquia sendo admitidas na OTAN, em 1952, e com a assinatura, em 23 de outubro de 1954, do Acordo de Paris, permitindo o rearmamento da então República Federativa da Alemanha (RFA) e no qual foi prevista sua admissão à OTAN. Como resposta imediata ao Acordo de Paris, em 12 de novembro de 1954, a URSS levanta, na ONU, a necessidade de um tra-

tado para "oposição internacional a um atentado à segurança" (...?), e é assim que interpretará a entrada da República Federal da Alemanha na OTAN.

Com a admissão desta na OTAN, ocorrida em 5 de maio de 1955, a URSS promove, em 14 do mesmo mês, a criação do Pacto de Varsóvia, um comando unificado das tropas da URSS e de seus países-satélites na Europa Oriental. O Pacto de Varsóvia não é, assim, uma resposta ao Tratado de Washington de 1949 (pelo qual a OTAN foi criada) como alguns o interpretam, mas ao Acordo de Paris e à entrada da Alemanha Ocidental na OTAN.

A simples posse da arma nuclear pela URSS, ainda que lhe faltasse a capacidade de empregá-la mais profundamente no território de seus inimigos, já era, em si, uma ameaça às nações limdeiras ao território soviético, às fimbrias da estratégia de contenção periférica.

Era previsível que a URSS procuraria dotar-se de vetores adequados ao pleno emprego da capacidade destrutiva da arma atômica.

Existia, portanto, a necessidade de que a estratégia da contenção periférica, em si defensiva, fosse suplementada por uma estratégia mais contundente, mais direta, de ameaça clara, inofismável, não mais à periferia soviética, mas em direção a seus centros de poder.

Tornava-se necessário que o expansionismo soviético fosse contido pela ameaça de uma resposta imediata a qualquer tentativa de ampliação de seu espaço, com ataques indiscriminados a seu território, uma verdadeira represália a seus movimen-

tos interpretados como expansionistas. Esses ataques seriam realizados por aviões de bombardeio de maior raio de ação que os B-29, inicialmente os B-36, depois os B-52, por aeronaves baseadas em navios-aeródromos e a partir de bases aéreas existentes nos países que, aliados aos Estados Unidos, cercavam o território da URSS.

Essa estratégia foi denominada "estratégia da retaliação maciça" e formalmente formulada em 1954.

Seu conceito basilar é de que "o caminho para deter a agressão (comunista) é, para a comunidade livre, estar pronta a responder vigorosamente, no lugar de sua própria escolha e com os meios que desejar utilizar", conforme enunciado por John

Foster Dulles, secretário de Estado norte-americano. Ela se apoiou, principalmente, na possibilidade norte-americana de poder fazer chegar, a qualquer ponto do globo, o seu poderio nuclear, garantida sua supremacia aérea e a capacidade de infligir danos inaceitáveis, em contraposição à URSS que, somente então, inicia-

va a construção de seu estoque de explosivos nucleares e não dispunha de vetores que lhe permitissem atingir, sequer, todo o continente europeu.

A retaliação maciça correspondia, pois, à resposta nuclear a qualquer forma de agressão ou ação – comprovada ou imaginada – pela URSS e é de aspecto nitidamente ofensivo.

Sua adoção decorreu da visualização de uma ameaça tangível ao monopólio nuclear (depois a sua superioridade) norte-americano, do reconhecimento da superioridade

---

**A retaliação maciça correspondia, pois, a resposta nuclear a qualquer forma de agressão ou ação – comprovada ou imaginada – pela URSS e é de aspecto nitidamente ofensivo**

---

de convencional soviética (especialmente em meios terrestres) no continente europeu e, em uma visão mais global, do sucesso de Mao Tsé-Tung na China, que indicava a possibilidade de novo movimento de projeção sobre Coréia do Sul, Taiwan (China Nacionalista), Filipinas e o Vietnã.

Seu propósito era, ainda, a contenção da URSS (e também da China Comunista), mas agora através da ameaça de retaliação total, isto é, da realização de ataques nucleares indiscriminados contra os centros de poder e os centros populacionais e industriais (ataques contra valor).

Desde logo se percebe que a principal restrição à concepção estratégica da retaliação maciça é a sua total falta de flexibilidade, não oferecendo qualquer alternativa — uma estratégia baseada no emprego de uma arma que conduzia qualquer conflito, por menor que fosse sua intensidade, por mais insignificante o objetivo pelo qual fosse travado, ao máximo da violência e da destruição, sem qualquer possibilidade de retrocesso, de continência, de negociação — era, claramente, uma estratégia politicamente inaceitável.

Além disso, a estratégia da retaliação maciça não considerava possíveis áreas de superioridade soviética, e era possível antever-se que à medida que aumentava o poderio estratégico à disposição da URSS a retaliação maciça iria se tornando, também, inadequada como estratégia.

Mesmo assim, foi adotada...

Para os Estados Unidos, a adoção formal da estratégia da retaliação maciça correspondeu ao extraordinário desenvolvimento da *US Air Force* (a arma nuclear era, sem dúvida, a arma por excelência para a estratégia de Douhet, de supremacia do Poder Aéreo), em detrimento da *US Navy* e, principalmente, do *US Army*.

A Marinha norte-americana conseguiu, ainda, obter recursos usando a concepção dos grandes (à época) navios-aeródromos da classe *Forrestal* e para o desenvolvimento dos submarinos nucleares lançadores de mísseis *Polaris*, como vetores para a arma nuclear.

E o Exército norte-americano se teve que contentar com o desenvolvimento de mísseis de médio e curto alcances e de armas nucleares táticas.

A estratégia da retaliação maciça corresponde, portanto, a sensível prejuízo para o Poder Militar norte-americano, como um todo.

A estratégia da retaliação maciça foi, durante cerca de dez anos, a estratégia oficial dos norte-americanos e da OTAN. Para os Estados Unidos (e o Canadá), ainda invulneráveis espacialmente ao armamento nuclear soviético, era adequada como uma estratégia de força suplementar à estratégia da contenção periférica. Para os países europeus, membros da OTAN, ela acenava com o comprometimento formal dos Estados Unidos em sua segurança (o famoso *guarda-chuva* nuclear), a impedir a realização de qualquer ataque nuclear soviético (ou convencional) contra seus territórios.

---

---

### **A estratégia da retaliação maciça corresponde, portanto, a sensível prejuízo para o Poder Militar norte-americano, como um todo**

---

---

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<ARTES MILITARES> /Estratégia/; Retaliação Maciça;

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

## Parte 1

KENNETH H. LIGHT

Tradução de: EDUARDO ITALO PESCE  
Professor

---

### SUMÁRIO

Introdução  
Antecedentes  
A Grã-Bretanha precavém-se  
*A organização de um esquadrão*  
*O deslocamento do esquadrão*  
*O esquadrão ao largo do Tejo*  
*Novas ordens do Almirantado*  
*As conversações ao largo do Tejo*

PARTE II  
A partida  
Etc: etc: etc.

### INTRODUÇÃO

O próximo ano marcará o 194<sup>o</sup> aniversário daquilo que se tornou uma viagem histórica: a jornada empreendida rumo ao Brasil pela Família Real portuguesa, a maioria de sua corte e grande número de

cidadãos, num total de cerca de 15 mil homens, mulheres e crianças.

A primeira avaliação deste evento, pelos historiadores, foi negativa: "...Tudo o mais era vergonha calada, passiva inépcia, confessada fraqueza. O príncipe decidira que o embarque se fizesse de noite, por ter

a consciência da vergonha de sua fuga...”, escreveu Oliveira Martins.<sup>1</sup>

Mais recentemente, tem ficado cada vez mais claro que a ação de Dom João, considerada por monarcas portugueses anteriores como estratégia alternativa desde quando o Brasil foi descoberto, foi de fato uma jogada brilhante. Dos quatro países envolvidos, Portugal, Brasil, Grã-Bretanha e França, apenas o último lamentaria o evento.

Ao contrário de outros países invadidos por Bonaparte, a própria essência da nação portuguesa, sua Família Real e corte, sobreviveu incólume, manteve seu reino e até mesmo prosperou em sua rica colônia. A presença da monarquia no Brasil acelerou seu desenvolvimento; uma vez criado o Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, em 1815, a independência tornou-se inevitável.

A longa e duradoura relação de amizade com a Grã-Bretanha, que datava do século XIV, em acréscimo à Convenção recentemente acertada, iria conceder à Grã-Bretanha uma base firme e sem obstruções no continente; aqui começava a luta que iria derrotar Napoleão em terra, embora levasse vários anos. Vários historiadores registram que Bonaparte no exílio disse que a sua queda começou quando ele invadiu Portugal e tentou terminar com a dinastia de Bragança.

A jornada empreendida pela Família Real portuguesa tem sido, assim, descrita de modo fragmentário pelos historiadores;

principalmente, acredito, devido à falta de documentos originais, sobre os quais os eventos do dia-a-dia pudessem ser construídos e descritos. A inevitável desorganização quando os navios chegaram<sup>2</sup> e o clima tropical, um dos piores inimigos do papel, não devem ter ajudado em sua preservação.

Os navios britânicos bloqueando o Tejo e aqueles destacados para escoltar a Esquadra portuguesa para o Brasil estavam em serviço normal, para um navio de guerra daquela época. Diários separados eram mantidos pelo capitão, pelo mestre de navegação (arrais) e pelo oficial de quarto. No retorno à base, talvez após anos de ausência no mar, os diários eram enviados ao Almirantado. Os mesmos são importantes registros de viagens, servindo para auditorias, evidências para conselhos de guerra e outras finalidades; os originais são mantidos na Repartição de Arquivos Públicos na Inglaterra.<sup>3</sup>

O trabalho recentemente realizado, no sentido de tornar legíveis os diários “descobertos” destes navios, assim como os relatórios dos comandantes,<sup>4</sup> permitiu-nos desenvolver uma narrativa precisa do que estava acontecendo dia a dia, até mesmo hora a hora. A narrativa é, entretanto, do ponto de vista restrito daquele navio em particular. A fim de alargar este ponto de vista, vários diários, registrando o mesmo evento, foram tomados como complementares um ao outro; descrições contidas em

1 MARTINS, Oliveira. *História de Portugal*. Lisboa, 20ª ed 1991. p. 395. A primeira edição foi publicada em 1879.

2 A cidade do Rio de Janeiro, com uma população de 60 mil pessoas em 1808, cresceria 25% da noite para o dia!

3 Cópias destes diários e relatórios foram depositadas, pelo autor, no Departamento de Documentação do Museu Imperial de Petrópolis.

4 LIGHT, Kenneth H. *The Migration of the Royal Family of Portugal to Brazil 1807/08*. Log Books of H.M. Ships before the Tagus in November 1807 and those that took part in the Voyage to Brazil, together with Reports and Letters from Captain James Walker of HMS Bedford, who escorted the Queen and the Prince Regent to Bahia, and Commodore Graham Moore of HMS Marlborough, who escorted the Portuguese Fleet to Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1995.

cartas e relatórios também foram levadas em conta. Mesmo assim, os mesmos são inevitavelmente orientados para eventos intimamente associados aos navios britânicos. São, porém, as principais fontes de informações detalhadas sobre a jornada que sobreviveram.

Devido à falta de espaço, os eventos que levaram à decisão de deixar Portugal, a invasão e a ocupação por tropas francesas e os desdobramentos com a chegada ao

Brasil foram reduzidos ao mínimo. De qualquer modo, muitos historiadores competentes descreveram e comentaram, em grande detalhe, os eventos ocorridos em terra. O objetivo deste artigo é concentrar-se no esquadrão britânico ao largo da foz do Tejo e na viagem ao Brasil, isto é, nos eventos que tiveram lugar no mar.

## ANTECEDENTES

Olhando para trás, 1805 pode muito bem ter sido o ano em que esta história começou. Porque até então o sucesso de Bonaparte em dominar a Europa continental fora tanto, que lhe havia sobrado apenas um inimigo sério, o qual ele não podia nem enfrentar e derrotar no campo de batalha, nem levar à mesa de conferência e intimidar até a submissão: a Grã-Bretanha.

Tornou-se claro, para ele, que tinha de invadir a ilha e, com forças superiores em número e experiência, destruir o inimigo. Com tal finalidade, tinha reunido, no litoral norte da França, uma flotilha de 2 mil embarcações, para transportar seu exército de 150 mil homens através do Canal da Mancha, com apenas 30 milhas marítimas de largura.<sup>5</sup>

Também era claro para ele que, a fim de atravessar este canal, mesmo sendo tão estreito, ele tinha de estar em completo controle dos mares. As

embarcações a serem utilizadas, a flotilha, eram indefesas; alvos fáceis para qualquer navio de guerra. Embora os franceses pudessem contar com a Marinha espanhola como aliada, tinham experimentado consideráveis dificuldades em fazer com que as duas marinhas se unissem e tomassem a iniciativa como uma força combatente. A Grã-Bretanha, por outro lado, estava ansiosa por uma confrontação;

a mesma estava confiante de suas habilidades no mar, e gostaria de remover a ameaça de invasão de uma vez por todas.

A oportunidade veio a 22 de outubro de 1805, em **Trafalgar** (próximo a Cádiz, no sul da Espanha), quando a Esquadra combinada franco-espanhola de 33 navios de linha enfrentou os 27 navios da Grã-Bretanha. Os navios franceses e espanhóis que não foram destruídos, em número de

---

## **Para invadir a Grã-Bretanha, Napoleão tinha reunido, no litoral norte da França, uma flotilha de duas mil embarcações, para transportar seu Exército de 150 mil homens através do Canal da Mancha, com apenas 30 milhas marítimas de largura**

---

<sup>5</sup> SCHOM, Alan. *Trafalgar: Countdown to Battle*. London, 1990, p. 169. Um século e meio depois, Hitler encontrou-se numa posição idêntica, porém necessitando dominar o ar, em lugar do mar.

dez, buscaram refúgio em Cádiz, aí permanecendo por vários anos, enquanto o porto estava sob bloqueio.

Após esta derrota, Bonaparte desenvolveu táticas diferentes. Percebeu que a Grã-Bretanha tinha de comerciar com outras nações e com suas colônias, a fim de preservar a saúde econômica, e poder, com isso, manter sua Marinha. Até mesmo para evitar sérios problemas, pois não produzia alimentos suficientes para suas necessidades. Baseado neste julgamento, ele decidiu fechar todos os portos do continente ao comércio britânico: o **Sistema Continental**.

Até 1807, ele tinha, em seguida à capitulação da Dinamarca,<sup>6</sup> obtido adesão quase total a esta política. Apenas Portugal, procurando alongar as negociações e pagando um alto preço para ser deixado em paz, permanecia fora do Sistema. Bonaparte, cansado de esperar pela aquiescência de Portugal em ingressar no Sistema, começou a agir.

Um acordo secreto assinado em **Tilsit**, em julho daquele ano com o Czar, abriu o caminho para invadir Portugal. A **12 de agosto de 1807**, uma nota combinada dos repre-

sentantes francês e espanhol<sup>7</sup> foi recebida pelo governo português, exigindo que todos os portos fossem fechados aos navios de guerra e mercantes britânicos, e que até 1º de setembro deveria ser declarada guerra à Grã-Bretanha. E mais: que as forças militares e navais existentes deveriam unir-se às da França e da Espanha, e que os súditos britânicos deveriam ser aprisionados e suas propriedades confiscadas, em pagamento pelos danos que inevitavelmente resultariam da retaliação da Grã-Bretanha.<sup>8</sup>

Portugal recusou-se a concordar com estas condições, mas, ao mesmo tempo, temia a reputação do Exército francês e, quase tanto quanto aquela, a nova filosofia introduzida pela Revolução. Como nenhuma resposta direta à nota foi enviada, no final de setembro os representantes francês e espanhol solicitaram seus passaportes e deixaram Portugal.<sup>9</sup>

Portugal, durante outubro e no início de novembro, ainda acreditava que seria possível aplacar Napoleão cumprindo algumas de suas exigências, embora a guerra tivesse sido formalmente declarada pela França a **22 de outubro**.<sup>10</sup>

---

### **Também era claro para ele que, a fim de atravessar este canal, mesmo sendo tão estreito, ele tinha de estar em completo controle dos mares**

---

6 Com a recusa da Esquadra dinamarquesa à rendição, o Almirante inglês Gambier, em comando de um esquadrão, bombardeou a cidade de Copenhague e capturou ou destruiu todos os navios aí fundeados. Este ato foi posteriormente utilizado como "ameaça velada" do que poderia também acontecer a Portugal.

7 M. François Maximilien Gérard, conde de Rayneval, e D. Manuel José Antônio Hilário, 2º conde de Campo Alegre.

8 MARTINS FILHO, Enéas, *O Conselho de Estado Português e a Transmigração da Família Real em 1807*, p. 5. Rio de Janeiro, 1968.

9 MANCHESTER, Alan K. "Transferência da Corte Portuguesa para o Rio de Janeiro". Trad. A. J. Lacombe, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, vol. 277, p. 7. Rio de Janeiro, 1968.

10 PEREIRA, Angelo, *D. João VI, Príncipe e Rei: A Retirada da Família Real para o Brasil, 1807*. Lisboa, 1953, p. 162. Carta de M. Champagny a Fernando José Antonio Alvarez (diplomata português deixado como encarregado da embaixada em Paris).

"Fontainebleau, 22 Octobre 1807

"Monsieur: La Légation Française n'est plus à Lisbonne. Le Régent Votre Souverain a mieux aimé la laisser partir que d'adhérer aux justes propositions que lui faisait l'Empereur e Roi. Ainsi il a rompu toutes ses relations avec l'Empereur, et les liens de Paix qui l'unissoient à la France: ainsi il se met en guerre avec l'Empereur. Sa Majesté n'a pu voir qu'avec regret cette détermination qu'elle a cherché à prévenir; mais elle n'est point accoutumée à se laisser braver impunément. Le Portugal veut la guerre: Le Portugal aura la guerre. L'Empereur la lui déclare dans ce moment, et m'ordonne de vous faire connaître que son intention est que vous et toute la Légation Portugaise, quittiez Paris dans le vingt quatre heures, et la France dans les quinze jours, qui suivront la date de la Lettre et des Passeports que j'ai l'honneur de vous adresser.

Champagny"

M. Le Chevalier Alvares.

A 1º de novembro de 1807, o embaixador português na Espanha<sup>11</sup> escreveu que ele havia recebido a notícia de que a Espanha tinha igualmente declarado guerra.<sup>12</sup>

O país ainda não havia tomado conhecimento de que um **tratado secreto** havia sido assinado em Fontenaibleau, a 27 de

outubro,<sup>13</sup> pelo General Duroc em nome da França e por Dom José Isquierdo em nome da Espanha, concordando em remover a dinastia Bragança do trono e dividir Portugal em três reinos separados. Isto foi tornado público quando tal notícia foi publicada no jornal oficial, *Le Moniteur*, a 11 de novembro.<sup>14</sup>

## A GRÃ-BRETANHA PRECAVEM-SE

Este foi o primeiro erro sério cometido por Bonaparte; ele avaliou incorretamente o tempo que seu Exército levaria para alcançar Lisboa. Um exemplar do jornal, enviado por Dom Domingos de Souza Coutinho<sup>15</sup>, o embaixador português na corte inglesa, chegou às mãos do Príncipe Regente a tempo<sup>16</sup> e foi decisivo para formar sua opinião de que tinha chegado o momento de empreender a jornada.

O jornal deve ter vindo com despachos para Lord Strangford<sup>17</sup> trazidos pela *Confiance*, que zarpu de Plymouth a 15 de novembro, chegando no dia 22, que incluíam uma carta de Dom Domingos de Souza Coutinho para o Príncipe, a qual o remetente lhe pede "...para transmitir em segurança...". Lord Strangford, todavia, abriu-a e escreveu: "...pensei ser meu dever tomar conhecimento de seu conteúdo; e parece-me ser calculada de modo a exercer tão forte influência sobre a mente de S.A.R. que estou muito desejoso de poder

11 D. Ayres José Maria de Saldanha Coutinho Mattos e Noronha (1784-1864), 2º Conde de Ega.

12 MARTINS. *Conselho de Estado*. opus. cit., p. 68

13 ROSSI, Camilo Luís de (Secretário do Núncio, Mons. Lourenço Caleppi). Memória sobre a Evasão do Núncio Apostólico, Monsenhor Caleppi, da Corte de Lisboa para o Rio de Janeiro (1808). Trad. Dr. Avelar Figueira de Mello. *Anais da Biblioteca Nacional*, vol. LXI, Rio de Janeiro, 1939, p. 16.

14 PEREIRA. D. João VI, Príncipe e Rei. Opus. cit., pp. 173-174.

15 D. Domingos Antônio de Souza Coutinho, (1760-1833), 1º Conde e 1º Marquês do Funchal.

16 PEREIRA. D. João VI, Príncipe e Rei. Opus cit., p. 173. Afirma que o jornal, enviado pelo embaixador português, levou quatro dias para chegar de Londres.

17 Percy Clinton Sidney Smythe (1780-1855), 6º Visconde de Strangford e Barão de Panhurst (1825). Na época em que ocorreram estes eventos ele não tinha mais de 27 anos de idade.

entregá-la a ele, tão rapidamente quanto possível...".<sup>18</sup> A *Confiance*, único navio autorizado a cruzar a barra do Tejo, teria levado a bordo a correspondência na **manhã do dia 24**.

Apesar do fato de que os embaixadores tinham solicitado e recebido seus passaportes, uma declaração informal de guerra, Portugal sentia que, se quisesse continuar com sua política de manter a paz com a França, teria que tomar algumas das medidas contra a Grã-Bretanha que eram exigidas. Em linha com esta política, a 20 de outubro emitiu um decreto fechando todos os seus portos a navios britânicos;<sup>19</sup> porém, não antes de ordenar o reforço do litoral e do porto de Lisboa, em preparação contra um possível ataque por forças britânicas.<sup>20</sup> Além disso, os cidadãos britânicos seriam aprisionados e suas propriedades seqüestradas.<sup>21</sup>

Enquanto estes desdobramentos estavam ocorrendo, duas importantes medidas foram tomadas por D. João. Em primeiro lugar, ele instruiu o embaixador português em Londres a discutir e acordar uma convenção com a Grã-Bretanha, à qual seria a base de seu relacionamento bilateral no futuro imediato; em segundo lugar, foi desenvolvida a idéia de enviar o herdeiro, o Infante d. Pedro, ao Brasil, o que requeria,

na prática, a prontificação de certo número de navios de guerra para a jornada. Isto significava que a decisão posterior, de a Família Real empreender a viagem, poderia ser implementada sem aviso antecipado.

Enquanto isso, na Grã-Bretanha, a assinatura da **Convenção a 22 de outubro**<sup>22</sup> levou o Gabinete a concentrar-se nos principais objetivos que, esperava-se, poderiam ser atingidos dentro do quadro da situação que piorava rapidamente e no contexto das relações políticas e comerciais de longa data com Portugal.

Em primeiro lugar, e acima de tudo, de modo algum a Esquadra portuguesa devia cair em mãos da França. Embora não fosse grande, em comparação com as da Grã-Bretanha, França ou Espanha, ainda assim era substancial: oito navios de linha-de-batalha (naus), quatro fragatas e uma dúzia de corvetas, bergantins e escunas;<sup>23</sup> um útil acréscimo à Esquadra inimiga. Os oficiais portugueses eram um recurso adicional, o que era do interesse da Grã-Bretanha, pois, durante o meio século anterior, um grande contingente de oficiais britânicos havia sido recrutado para o serviço da Marinha portuguesa.<sup>24</sup> Como resultado, as duas Marinhas tinham uma certa uniformidade de treinamento, disciplina e arte marinha. Em troca do salvo condu-

18 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. ( 63/56 (01), London.

19 MARTINS FILHO. *Conselho de Estado*. Opus. cit. p. 48.

20 PEREIRA. *D. João VI, Príncipe e Rei*. Opus cit., p. 169. Carta datada de 8 de outubro, de D. Antônio de Araújo de Azevedo (1754-1817), Ministro do Exterior (mais tarde Conde da Barca), a D. Lourenço de Lima (1767-1839), (mais tarde Conde de Maфра), o embaixador português na França.

21 A aplicação deste decreto, até 29 de novembro, foi tímida; a 21 de novembro o cônsul-geral foi autorizado a partir com várias famílias inglesas.

22 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. 94/163 (01). O Príncipe Regente ratificou a Convenção no Palácio de Nossa Senhora da Ajuda a 8 de novembro de 1808; S.M. Jorge III, vendo que as objeções haviam sido removidas pela conduta do Príncipe Regente, a 4 de janeiro deu ordens para que se procedesse com a sua imediata ratificação.

23 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. (1/19 (18).

24 ESPARTEIRO. Antonio Marques. *Três Séculos no Mar (1640-1910)*. Lisboa, 1948. O autor cita 35 oficiais servindo na Marinha portuguesa durante as duas décadas anteriores a 1807. Vários deles, como Philip Hancorn, Thomas Stone e Donald Campbell, atingindo o posto de almirante.

to da Família Real para o Brasil e da defesa da nação recém-formada contra um ataque pelo mar, Portugal concordou em abrir pelo menos um de seus portos, possivelmente o de Santa Catarina, à Grã-Bretanha. Esta mudança de política não foi difícil de racionalizar.<sup>25</sup> De fato, com a monarquia firmemente estabelecida no Brasil, e Portugal ocupado pela França, com quem iria o Brasil comerciar, senão com a Grã-Bretanha e outras nações amigas ou neutras?

Portugal, a partir de uma posição de barganha inferior, estava lutando por sua própria sobrevivência como nação. Pelos termos da Convenção, em troca da proteção durante a jornada para o Brasil e, posteriormente, enquanto seu governo lá permanecesse, Portugal tinha de entregar à Grã-Bretanha em consignação, até que a paz fosse restabelecida, quaisquer navios que, por qualquer razão, não pudessem embarcar na viagem, ou, caso a viagem não ocorresse, suas frotas de guerra e mercante. Também a Ilha da Madeira seria entregue até a paz ser restaurada; a ilha era um importante ponto de escala, tanto para estacionar tropas que iriam lutar no continente quanto como base de suprimentos e porto de aguada na rota para a América do Sul ou a África. Foi estipulado ainda que a Grã-

Bretanha, com o vácuo deixado em Portugal pela ausência da monarquia, não reconheceria no futuro quaisquer outros príncipes como tendo direito àquela coroa. Dom João temia a imposição de parentes de Bonaparte, como tinha ocorrido em outros lugares; nisto ele estava certo, como o **Tratado de Fontainebleau**,<sup>26</sup> assinado logo após esta Convenção, iria mostrar.

O tempo estava-se esgotando, tanto para Portugal como para a Grã-Bretanha, se ambos deviam tomar medidas para evitar que a Esquadra portuguesa caísse em mãos da França. A Convenção, que estabelecia que a Grã-Bretanha devia fornecer navios e forças, foi o instrumento que lançou o honorável George Canning,<sup>27</sup> no Ministério do Exterior, e os Lordes do Almirantado em plena atividade.

---

---

**Organizar um esquadrão sem aviso antecipado era uma tarefa monumental. Navios tinham de ser escolhidos e prontificados para o mar, talvez para passar vários meses sem entrar em nenhum porto e vários anos sem retornar à Grã-Bretanha**

---

---

*A organização de um*

*esquadrão*

Organizar um esquadrão sem aviso antecipado era uma tarefa monumental. Navios tinham de ser escolhidos e prontificados para o mar, talvez para passar vários meses sem entrar em nenhum porto e vários anos sem retornar à Grã-Bretanha. O comandante escolhido para liderar esta missão foi o Contra-Almirante

25 CALMON, Pedro. A Abertura dos Portos. In *História Naval Brasileira* vol. 2, tomo II, parte II. Serviço de Documentação Geral da Marinha, Rio de Janeiro, 1979, p. 337.

26 Fontainebleau, 27 de outubro de 1807. Assinado pelo General Miguel Duroc em nome da França, e por d. Eugénio Isquierdo de Ribeira e Lezaun em nome da Espanha. Ratificado por Napoleão a 29 de outubro de 1807.

27 Sir George Canning (1770-1827).

Sir William Sidney Smith,<sup>28</sup> recém-retornado de uma ação bem-sucedida contra um esquadrão turco.

As ordens do Conselho do Almirantado para Sir Sidney Smith eram concisas e claras. Tomar sob seu comando os navios britânicos *London*, *Elizabeth*, *Marlborough*, *Monarch* e *Bedford*, e a Fragata *Solebay*; partir sem demora para o mar e permanecer ao largo da foz do Tejo até novas ordens. Lá chegando, estabelecer comunicações com Lord Strangford (embaixador interino junto à corte de Portugal) ou, em sua ausência, com o Tenente-General Sir John Moore, com quem deveria manter a mais estreita cooperação.<sup>29</sup>

Os navios, fundeados em Cawsand Bay, Plymouth, estavam sendo prontificados para o mar. O movimento no porto era intenso, com o vai-e-vem de barcas e a chegada de outros vasos de guerra; os navios *Foudroyant* e *Plantagenet*, que deveriam unir-se ao esquadrão mais tarde, entraram no porto no dia 8; do mesmo modo, a Fragata *Solebay* fundeou no dia 9. O *London* registrou haver recebido 2.727 libras de carne de boi fresca, parte dela destinada ao esquadrão bloqueando Ferrol, com o qual se encontrariam durante a viagem. No preparo para zarpar, a armação tinha que ser tesada; isto envolvia endireitar os vários mastros e antenas, verificar se todos os cabos estavam em posição e

se todas as velas, inclusive sobressalentes e lonas, estavam a bordo.

O *Hibernia*,<sup>30</sup> que seria o navio capitânia, estava nas proximidades, em Torbay e, a 7 de novembro, fez-se ao mar para unir-se ao esquadrão em Cawsand Bay.<sup>31</sup> A julgar pela força e direção do vento, era improvável que chegasse antes do esquadrão zarpar; prevendo isso, o *Marlborough* embarcou provisões destinadas ao mesmo. Às 10h30min da manhã do mesmo dia, tendo recebido suas ordens, Sir Sidney Smith e seu estado-maior embarcaram no *London*, seu navio capitânia temporário. O Capitão Thomas Western disparou a salva regulamentar de 13 tiros de canhão, em continência ao Almirante Bertie Young,<sup>32</sup> o comandante-em-chefe da base de Plymouth; o mesmo número de tiros respondeu à salva de terra.<sup>33</sup> O pavilhão azul de contra-almirante foi içado no terceiro mastro, ou mastro da mezena. Os observadores a bordo dos navios próximos não tinham dúvidas sobre o que estava acontecendo; suas únicas dúvidas eram a respeito de seu destino, o qual, por razões de segurança, só seria revelado a seus comandantes, quando estivessem a caminho no mar.

O esquadrão estava agora em perfeito estado de prontidão, mas o vento de sudoeste com mar grosso ao largo<sup>34</sup> tornou a saída do porto impraticável, assim infor-

28 Sir William Sidney Smith (1764-1840), contra-almirante de pavilhão azul. Um "personagem maior do que a vida", ingressou na Marinha aos 13 anos e aos 18 foi promovido a capitão-de-mar-e-guerra. Herói nacional após a defesa de Acre durante 63 dias.

29 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 1/19 (02).

30 Capitão-de-Mar-e-Guerra John Conn (1764-1810). Em Trafalgar, ele tinha capturado o *Nepomuceno*, abalroando-o.

31 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 1/19 (02).

32 Almirante Sir William Young (1751-1821).

33 A salva reconhecia formalmente que o comando do navio estava sendo transferido de um almirante para outro.

34 À distância, porém dentro do limite de observação (no original, *in the offing*).

mou Sir Sidney Smith<sup>35</sup> ao Secretário do Almirantado, o honorável William Wellesley-Pole.<sup>36</sup> O mesmo vento impediu que o *Hibernia* se juntasse a eles em Cawsand Bay.

### *O deslocamento do esquadrão*

No dia 8, o vento, ainda soprando do sudoeste, refrescou e transformou-se numa tormenta com grandes vagas. Os navios permaneciam fundeados com seu ferro maior, o ferro de serviço ou de amura (uma das duas âncoras idênticas da proa), e com bastante amarra; o *Marlborough* largou 900 pés, a fim de compensar a tensão; a maioria dos navios largou um segundo ferro, por medida de segurança. Os mastaréis de joanetes e de gáveas e suas vergas foram abatidos, a fim de reduzir a resistência à forte ventania, e as vergas remanescentes apontadas ao vento. Sob tais condições, não havia nada que pudesse ser feito; até mesmo ordens do Almirantado não podiam ser obedecidas.

No dia 11 de novembro, o vento começou a amainar e mudar de direção, passando a soprar do nordeste; os mastros e vergas foram novamente erguidos em posição. Às 2h da tarde Sir Sidney Smith retornou a seu navio capitânia; este suspendeu, recolhendo um de seus ferros e virando ao cabrestante a amarra do segundo, o ferro de serviço. O *Marlborough* recebeu um práctico a bordo, e os vários navios do esquadrão começaram a levantar ferro, prontos para partir. Foi a viagem inicial do *Marlborough*, pois este havia sido lançado ao mar havia apenas alguns meses, a 22 de junho.

**Ao final da tarde do dia 11, o esquadrão estava a vela.** Após montarem Penlee Point, o práctico foi dispensado. Enquanto a noite caía, o Eddystone foi passado, com seu farol brilhando a cinco ou seis milhas marítimas de distância. O vento, embora borrascoso, voltou à força de tempestade; o esquadrão aproou ao sudoeste sob velas baixas, com gáveas rizadas, distanciando-se da terra.

**Antes da meia-noite,** as avarias da tempestade, parte integrante da vida de bordo e, em geral, reparadas rapidamente pelos carpinteiros e outros tripulantes especialistas, começou a cobrar o seu preço; o *London* perdeu no mar seu pau-de-cutelo. Sir Sidney Smith teria que pressionar muito, após o atraso de dois dias, para chegar ao Tejo.

**O dia seguinte** encontrou o esquadrão ainda se deslocando rapidamente; ao meio-dia, quando a observação diária foi feita, 127 léguas haviam sido percorridas desde a partida de Cawsand Bay, no final da tarde anterior. Se o vento permanecesse firme e não mudasse de direção, o esquadrão faria uma rápida travessia da Baía de Biscaia.

A vida a bordo entrou na rotina; trabalhar, dormir e comer. **A comida típica,** a bordo, consistia em pão, carne de boi e de porco salgada, ervilhas secas, farinha de aveia, açúcar, manteiga e queijo. Bois de corte, porcos e galinhas eram às vezes mantidos vivos no convés, e consumidos ao longo da viagem. No porto, carne de boi, frutas, verduras e legumes frescos seriam trazidos a bordo diariamente. Suco de lima era servido regularmente, para prevenir o escorbuto. Além de água, cada tripulante tinha direito a uma ração diária de bebida

<sup>35</sup> UNITED KINGDOM. Foreign Office, Public Records Office. Admiralty, 1/19 (01).

<sup>36</sup> William Wellesley-Pole (1763-1845), Barão de Maryborough em 1821 e 2º conde de Mornington em 1842.

alcoólica; a cerveja, quando disponível, era servida à razão de um galão por homem, ou então um quartilho de vinho ou meio quartilho de rum, diluído em duas partes de água para uma da bebida.

**No dia seguinte, dia 13**, o vento duro e o tempo borrascoso continuaram sem amainar. Navegando próximos, com os sobrejoanetes e, sempre que as condições de tempo permitissem, com cutelos em ambos os bordos, seus cascos corriam contra os mares turbulentos. Apenas o *Monarch* navegava escoteiro, pois ao amanhecer recebera um sinal para tomar estação destacada a sudoeste, a fim de estender o alcance de visão do esquadrão: nesta direção Sir Sidney esperava avistar o esquadrão de Ferrol ou mesmo a costa.

Os oficiais e guarnições do esquadrão ainda não conheciam oficialmente seu destino. Mas agora, longe de seu porto de partida, o risco de vazamento da informação desaparecera; à tarde o navio-capitânia sinalizou com o nº 151: "abrir carta de prego nº 1".

**À primeira luz da aurora do dia 14**, o sinal nº 161 foi içado do navio capitânia: "o almirante descobriu terra"; do topo do mastro, o Cabo Belém, um dos muitos cabos da costa noroeste da Espanha, podia ser avistado; a travessia da Baía de Biscaia, famosa pelo seu mau tempo, estava terminada. Às 10h da manhã, após a troca de sinais privativos para identificação mútua, parte do esquadrão bloqueando o porto de Ferrol juntou-se à formatura. O encontro dos dois esquadrões não demorou muito. O *London* recebeu a bordo o Capitão Sir Richard King<sup>37</sup>, do *Achilles*, para um resumo da situação. Então, após transferir 527 libras de carne, verduras e legumes frescos, trazidos de Plymouth, o esquadrão continuou seu caminho.

37. Sir Richard King (1774-1834).

A borrasca finalmente amainou **no dia 15**, e a brisa fresca permitiu largar mais pano; os rizes foram retirados das velas. Como resultado, as barquinhas do *Elizabeth*, do *Marlborough* e do *Monarch* puderam registrar velocidades de nove a dez nós. A tais velocidades, algum dano era inevitável: o *London* perdeu a bandeira de chamada do topo de seu mastro, o *Marlborough* partiu a verga de gávea e o *Monarch* rasgou uma bujarrona. Enquanto o esquadrão, em duas colunas e mantendo ordem unida, como os sinais nºs 72 e 56 exigiam, varria em descida a costa portuguesa, vários marcos de terra foram avistados, começando pelas elevações do terreno acima do Porto, logo depois do amanhecer. Ao chegar aos Rochedos de Berlenga, próximo à cidade fortificada de Peniche, no fim da tarde, o esquadrão parou e os capitães foram a bordo do *London* para uma reunião com seu comandante. O segundo ponto de reunião foi comunicado a todos os navios.

A necessidade de um **ponto de reunião** era uma medida de precaução, de modo a que se qualquer navio, devido ao tempo ou a qualquer outra razão, perdesse de vista o resto do esquadrão, o mesmo teria uma posição à qual se dirigir. Ocasionalmente um navio poderia ser destacado para desempenhar tarefas especiais, após o que deveria reunir-se ao esquadrão. Como o esquadrão provavelmente ter-se-ia movido adiante, o navio necessitava de um ou mais pontos de reunião, a fim de saber onde encontrá-lo.

### *O esquadrão ao largo do Tejo*

Finalmente o estuário do Tejo tinha sido alcançado. O comandante do esquadrão, Sir Sidney Smith, em seu despacho ao Se-

cretário do Conselho do Almirantado<sup>38</sup>, explica as dificuldades em executar a parte seguinte das ordens: fazer contato com Lord Strangford, Ministro Interino junto à corte de Portugal.

Enquanto a brisa fresca, algumas vezes atingindo força de tempestade, estivesse soprando da direção geral oeste, era impossível demandar aquela parte da costa de Portugal, inclusive a foz do Tejo, com navios de linha-de-batalha, cuja manobrabilidade, em tais circunstâncias, era limitada. O esquadrão não trazia consigo nenhum navio menor, nem os barcos de pesca de Lisboa, que eventualmente poderiam ser alugados, vinham tão longe.

**O Tejo**, que corre através de Portugal, nasce na Sierra de Albaracin, além e a leste de Madri. Ao aproximar-se de **Lisboa** corre de nordeste para sudoeste, mas, depois do Forte de Belém, alarga-se e faz uma volta brusca, correndo de leste para oeste, rumo ao Atlântico. Sua embocadura, embora larga, é enganosa na aparência, pois sua maior parte é muito rasa; o canal de água profunda, com, no máximo, oito quartéis de largura, torna impossível a um navio entrar sem ser atingido pelos canhões das fortificações guardando a barra: o Forte da Ilha de Bugio e, no continente, o de São Julião. Após cruzar a barra, o acesso a Lisboa é bem protegido, pelos Fortes de Arreiro, Maias, Gibirita, São Bruno e depois Belém, ao longo da margem do rio. Santo Antonio da Barra, Santa Maria<sup>39</sup> e São Braz<sup>40</sup> completam as fortificações da costa.

**Ao amanhecer do dia 16**, o *Marlborough* tinha partido em perseguição a uma vela estranha, e agora, às 2h da tarde, após a troca de sinais, o *Hibernia*

identificava-se. Tinha chegado a Cawsand Bay tarde demais para se juntar ao esquadrão de Sir Sidney, mas, sem perda de tempo, tinha-se feito ao mar e agora estava dando o melhor de si para unir-se ao esquadrão. Passar-se-iam mais dois dias, porém, até conseguir fazer isso.

O problema de encontrar um navio pequeno, capaz de navegar próximo à costa e levar uma mensagem a Lord Strangford, foi resolvido na manhã seguinte. Ao amanhecer o navio capitânia sinalizou ao *Bedford* para que investigasse uma vela na quarta de sudoeste. Às 8h o mesmo disparou um tiro para obrigá-la a parar; esta mostrou ser o navio corsário *Active*, um brigue armado que possuía uma carta de curso de Londres. Naquela mesma tarde o *Active* levou o secretário de Sir Sidney até a barra, de onde um barco de pesca levou-o até Lisboa, com uma carta para Lord Strangford, informando-o das ordens recebidas em Plymouth.<sup>41</sup>

**Os navios corsários** eram navios de propriedade de comerciantes, que os armavam e que pagavam pela sua manutenção. Assim que tivessem obtido uma carta de curso dos Lordes do Almirantado, estavam livres para atacar e capturar navios inimigos. Em caso de sucesso, a presa seria vendida e o produto da venda distribuído entre os armadores e a tripulação.

**Em Lisboa, naquela noite**, Lord Strangford recebeu outra carta, desta vez de Antonio de Araújo de Azevedo, insistindo para que deixasse Lisboa a qualquer custo, "por terra ou por mar". Na opinião de Sir Sidney, a carta era "...uma clara admissão, da parte do Governo português, de abandono da neutralidade...". Lord

38 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 1/19 (03).

39 Cascais.

40 Cabo Raso.

41 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 1/19 (03).

Strangford decidiu seguir o conselho de Araújo de Azevedo e, na manhã seguinte, acompanhado por seu pessoal e levando os arquivos da legação, deixou Lisboa pelo mesmo caminho utilizado pelo secretário de Sir Sidney na véspera e, aproximadamente às 5h30min da tarde, foi recebido a bordo do *London*.<sup>42</sup>

As notícias de Lord Strangford eram, no mínimo, extremamente inquietantes. A 20 de outubro, tinha sido tomada a decisão de embargar os navios de guerra e mercantes britânicos e, a 5 de novembro, tinha sido dada a ordem de deter os súditos britânicos e confiscar suas propriedades. Como resultado, três navios mercantes e um certo número de súditos permaneciam detidos. O Cônsul-Geral britânico, o Sr. Gambier, tinha ficado para trás para pressionar por sua libertação. Além disso, o *Active* tinha sido posicionado na barra do Tejo, a fim de alertar quaisquer navios britânicos que se aproximassem de Lisboa.<sup>43</sup>

Outra informação inquietante, para a qual instruções precisas eram necessárias, foi a presença no Tejo de um esquadrão russo, chegado entre os dias 8 e 12, com toda intenção de invernar naquele porto, composto por nove navios de linha-de-batalha e duas fragatas. Três navios adicionais, um turco de 80 canhões (sua presa), uma fragata e uma chalupa, eram esperados a qualquer momento, vindos pelo Es-

treito de Gibraltar. Sir Sidney temia que estes navios pudessem unir-se aos de Portugal contra a Grã-Bretanha.<sup>44</sup>

Lord Strangford e Sir Sidney Smith então decidiram que, em vista das evidências inequívocas de hostilidades, um bloqueio devia ser declarado, ainda que imperfeito, como escreveu mais tarde Lord Strangford ao nobre George Canning.<sup>45</sup> A partir de então, os registros mostram que todas as embarcações avistadas eram interceptadas e impedidas de entrar no Tejo. Navios de países com os quais a Grã-Bretanha estivesse em guerra, inclusive portugueses, seriam apresados.

**Na manhã de quarta-feira, dia 25, a**

*Solebay* estava a alguma distância do navio capitânia, de modo que seus sinais tinham que ser retransmitidos pelo *Monarch*. Ela recebeu ordem de dar caça a um lugre, que, tentando escapar, perdeu seu mastro grande por sobre a borda; o mesmo mos-

trou ser espanhol, de Vigo, há oito dias no mar, mas naquele período tinha capturado um brigue inglês de Londres, com destino a Providence. A *Solebay* recebeu a bordo 30 homens do brigue, entre prisioneiros e ingleses. A presa encontrava-se em más condições e em perigo, de modo que, no dia seguinte, o *Hibernia* enviou a bordo o Tenente Killwick com 20 homens para encarregarem-se dela, além de material para realizar reparos: uma vela grande e quatro

---

---

**Lord Strangford e Sir  
Sidney Smith então  
decidiram que, em vista das  
evidências inequívocas de  
hostilidades, um bloqueio  
devia ser declarado**

---

---

42 Idem, 1/19 (03).

43 UNITED KINGDOM, Foreign Office, Public Records Office, Admiralty, 1/19 (03).

44 Idem.

45 UNITED KINGDOM, Foreign Office, Public Records Office, 63/56 (02).

varas. A presa, um lugre corsário, uniu-se ao esquadrão.

Em Londres, havia sido tomada uma decisão de reforçar o esquadrão. Os navios britânicos *Plantagenet* e *Conqueror*,<sup>46</sup> e a Chalupa *Confiance*, que tinham deixado Plymouth no dia 15, já estavam demandando o Cabo Finisterre;

o *Foudroyant*, outro navio de linha-de-batalha, tinha levantado ferro e zarpado da Inglaterra naquela manhã. Um navio menor, a Chalupa *Redwing*, atendendo a uma requisição feita por Lord Strangford ao Contra-Almirante Purvis em Gibraltar,<sup>47</sup> de um transporte para levá-lo e ao Sr. Gambier para a Inglaterra,<sup>48</sup> estava montando o Cabo de São Vicente ao sul. A Fragata *Solebay*, que havia partido com Sir Sidney, estava agora nas proximidades.

O comandante do esquadrão, Sir Sidney, estava feliz por ver o *Hibernia* se aproximando, pois, como escreveu mais tarde ao Almirantado,<sup>49</sup> ele temia que os esquadrões inimigos de Rochefort, Ferrol ou Cádiz conseguissem passar através dos bloqueios e, antes que reforços pudessem chegar, fizessem sua aparição. Não seria surpresa para ele se o

esquadrão abrigado em Cádiz salsse, caso os navios de bloqueio se movessem de sua estação para opor-se aos russos, enquanto estes passassem o Estreito de Gibraltar.

O tempo continuava tempestuoso com rabanadas de vento, o que tendia a causar ainda mais avarias do que um vento firme soprando mais forte.

Logo após a meia-noite, o *Elizabeth* foi apanhado por uma repentina rajada, que arrebatou-lhe o mastaréu de gávea, o mastaréu da sobregata, a verga do joanete de proa e o pau-de-cutelo; mais tarde informou que durante a remoção dos destroços foi verificado que o sobrejoanete e os cutelos do joanete grande haviam sido perdidos, assim como boa parte do aparelho restante. Os outros navios não permaneceram ilesos: o *Foudroyant* rasgou sua vela de estai do velacho e o *Bedford* rachou seu mastaréu

---

**Logo após a meia-noite, o *Elizabeth* foi apanhado por uma repentina rajada, que arrebatou-lhe o mastaréu de gávea, o mastaréu da sobregata, a verga do joanete de proa e o pau-de-cutelo; mais tarde informou que durante a remoção dos destroços foi verificado que o sobrejoanete e os cutelos do joanete grande haviam sido perdidos, assim como boa parte do aparelho restante**

---

do velacho.

O *Hibernia* finalmente alcançou o *London*, seu primeiro escaler foi arriado e o Comandante John Conn foi a bordo. De manhã cedo, **no dia seguinte**, o *Hibernia* e o *London* arriaram suas embarcações; os aprestos pertencentes a Sir Sidney e Lord

<sup>46</sup> Capitão-de-Mar-e-Guerra Israel Pellow, 1758-1832.

<sup>47</sup> O Contra-Almirante Purvis era o comandante do esquadrão bloqueando Cádiz.

<sup>48</sup> UNITED KINGDOM. Foreign Office., 63/56 (01).

<sup>49</sup> UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 1/19 (03).

Strangford foram transferidos. A 1h da tarde, Sir Sidney deixou o *London* e hasteou seu pavilhão no *Hibernia*; uma hora depois foi seguido por Lord Strangford. Ambos tinham direito a uma salva de 13 tiros, do navio que estavam deixando e do que os estava recebendo.

Ao anoitecer, os navios britânicos, *Plantagenet* e *Conqueror* e a Chalupa *Confiance* tinham varado o estuário do Douro e estavam-se aproximando dos Rochedos de Berlenga, vigiando à procura do esquadrão de Sir Sidney.

A Chalupa *Confiance*, ex-corsário francês *La Confidence* de Bordéus, apresado em 1805, navegava pela proa do *Plantagenet* e do *Conqueror*; de manhã cedo, bordejando ocasionalmente, pois o vento estava soprando do nordeste, abriu caminho rumo ao Tejo. Pela proa, fundeados no rio, relatou ter avistado vários navios de linha-de-batalha arvorando o pavilhão russo. A 1h da tarde, com todo o pano, tentou cruzar a barra, mas foi alvejado pelas baterias portuguesas e imediatamente parou. Sem ser dissuadida, moveu-se para fora de alcance e foi dar caça a dois navios que tinham acabado de sair do Tejo. Um deles mostrou ser veneziano, e o outro um brigue português com o cônsul-geral de S.M., o Sr. Gambier, e várias famílias inglesas a bordo.

O Sr. Gambier, embora não tivesse obtido sucesso em libertar todos os prisioneiros, tinha, após apelar insistentemente, através do Sr. John Bell, pela libertação dos mesmos, decidido partir. Desde o dia 9, o Príncipe Regente havia confirmado a nomeação, por Lord Strangford, de John Bell, para desempenhar as funções de "...agente para prisioneiros de guerra britânicos..."<sup>50</sup>

### *Novas ordens do Almirantado*

Os Lordes Comissários do Almirantado enviaram **novas ordens a Sir Sidney Smith**:<sup>51</sup>

"Ao chegar ao Tejo, inquirir junto a Lord Strangford ou, se este já tiver deixado Lisboa, diretamente, se o governo português ratificou a Convenção assinada a 22 de outubro. Se tal ocorreu, declarar-se pronto a cooperar. Se não, ou se tiver sido ratificada mas os preparativos para pôr em prática os termos da Convenção não estiverem aparentes — isto é, medidas sido tomadas para assegurar que as Marinhas de Guerra e Mercante não caíam em mãos da França ou da Espanha, no caso de hostilidades, seja comboiando o Príncipe Regente para o Brasil, seja unindo-se à Esquadra britânica a fim de ser tomados em consignação pela Grã-Bretanha. Se tal for o caso e, a menos que, em seu julgamento, haja razões para não levar as coisas a tal extremo, estabelecer o mais rigoroso bloqueio, tornando claro ao governo português que não tinha autoridade para levantá-lo, sob outras condições que não a rendição dos navios de guerra portugueses e dos navios do Brasil fundeados no Tejo. Diante da recusa desta exigência, apresar, capturar ou destruir qualquer navio português que cruze seu caminho. Caso lhe pareça praticável, com as forças sob seu comando, forçar seu caminho Tejo acima e apresar e capturar todos os navios portugueses, ou destruir os que considerasse impossíveis de remover". Se não fosse aconselhável empreender a operação com as forças sob seu comando, ele deveria, após coletar informes, dar ciência ao Almirantado da quantidade de força que seria necessária para empreender tal ope-

50 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 1/19 (03).

51 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 4206. Trazidas pela *Confiance*.

ração, com perspectiva de sucesso. Enquanto isso, manter o bloqueio até novas ordens. As instruções de Londres para um bloqueio muito mais rigoroso do que aquele que vinha sendo imposto até agora fo-

ram postas em execução, tanto para o Tejo como para o porto vizinho de Setúbal.<sup>52</sup>

Sir Sidney Smith, escrevendo ao Secretário do Almirantado, descreve a dificuldade de um bloqueio cerrado desta costa:

"...Sopra tão forte do oeste, no momento, que sou obrigado a fazer força de velas para manter os navios ao largo de terra. Tão logo o tempo fique mais moderado, o bloqueio que instituí, em consequência da carta de Lord Strangford desta data, tornar-se-á mais cerrado, devido aos navios serem capazes de manter-se mais próximos da costa. Mas, para tal fim, estou na mais absoluta falta de mais fragatas, classe a qual pode aventurar-se e permanecer próximo à barra sem ser cometida, como o seriam navios de linha-de-batalha, pela maré de enchente, quando o vento sopra forte a seu favor. No momento, o vento está direto sobre a costa e soprando forte, o mar tão pesado que, se chegasse ao ponto de obrigar-nos navegar com mais pano, ou se algo material falhasse em qualquer navio, o abatimento seria naturalmente muito maior do que duas quartas da agulha; nesse caso, não preciso dizer que, numa costa tão reta como esta, não haveria como safar-se de terra em ambos os bordos, e tenho razão em estar contente por ter tomado a decisão antecipada de fazer-me ao largo..."<sup>53</sup>

Ponderando a respeito das ordens recebidas de Whitehall, para atacar e capturar a Esquadra portuguesa, Sir Sidney era de opinião que apenas o esquadrão, não importa quão superior, não poderia incumbir-se da operação com sucesso. O esquadrão poderia percorrer todo o caminho até a cidade, mais ou menos incapacitado, sob considerável fogo cruzado dos fortes na entrada e daqueles ao longo da costa. Uma vez dentro do rio, e ao contrário do *Malmo* em Copenhague, onde uma operação similar havia tido lugar com sucesso alguns meses antes, não havia fundeadouro seguro para fora, com os navios capturados, seria novamente sob fogo pesado.<sup>54</sup>

**O emprego, portanto, de uma força terrestre era um requisito essencial.**

O relatório detalhado do Sr. Gambier sobre as forças portuguesas tornou claro que um ataque era esperado do mar, e não dos Exércitos francês e espanhol. Uma força de aproximadamente seis mil homens, sob o comando de um tenente-general, tinha recebido ordem de permanecer estacionada na costa ao norte de Lisboa, em Ericeira, Mafra e Peniche. Uma segunda força, de igual valor, ocuparia Almada, Setúbal e Alcácer, ao sul. Esta força ficaria sob o comando do marquês d'Alorno,<sup>55</sup> embora houvesse dúvida quanto ao seu estado de saúde física e mental. A guarnição de Lisboa estaria sob o comando do General Gomes Freire, um oficial que tinha servido no Exército russo. Batalhões adicionais estavam sendo recrutados no interior.<sup>56</sup>

52 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 1/19 (06).

53 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 1/19 (06).

54 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 1/19 (06).

55 D. Pedro d'Almeida Portugal, 1754-1813, 3º marquês d'Alorno e 6º conde d'Assumar.

56 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 1/19 (08).

O plano de Sir Sidney era, à chegada da primeira força, desembarcá-la pela tomada de uma posição na costa onde pudesse permanecer em segurança, até ser reforçada pelo restante. Peniche, uma pequena península fortificada ao norte de Lisboa, em frente aos Rochedos de Berlenga, tinha sido escolhido.<sup>57</sup>

Pelas suas cartas, é possível notar que ambos reconheciam a posição difícil em que o Príncipe Regente tinha sido colocado, por circunstâncias inteiramente fora de seu controle. "O medo de um lado e a corrupção de outro pareciam haver pressionado e forçado o Príncipe Regente (muito a contragosto da parte deste) a seguir seu atual rumo fatal de política...", escreveu Sir Sidney.<sup>58</sup> "...um Soberano desorientado e desafortunado...", escreveu Lord Strangford.<sup>59</sup>

De modos distintos, ambos tentavam forçar a mão do Príncipe, para que este tomasse a difícil decisão

de deixar seu reino, na iminência de uma invasão, a fim de salvar a instituição da monarquia e sua pessoa. Sir Sidney considerava que, como o Gabinete português tinha agido por temor de um ataque terrestre do Exército francês, então a apreensão maior em relação a um ataque do lado oposto poderia ter o efeito de produzir uma decisão e uma conduta em contrário.<sup>60</sup>

Sob esta suposição, escreveu a D. Araújo, confirmando que tinha vindo como amigo, para cooperar na execução dos artigos da Convenção. Mas, descobrindo que a Convenção não tinha sido posta em vi-

gor, e que Lord Strangford tinha sido obrigado a abandonar Lisboa, ele não tivera alternativa senão instituir um rigoroso bloqueio; sem ter autoridade para levá-lo, exceto em troca da rendição dos navios de guerra portugueses e dos navios do Brasil no momento fundeados no Tejo. Estes navios deviam ser tomados em consignação, até que uma paz definitiva tivesse sido concluída entre a França e a Grã-Bretanha. Ele continuou, declarando que, embora não fosse sua intenção ameaçar, era óbvio que a Esquadra e o Exército britânicos, destinados a agir contra as operações do inimigo, quando e onde este fosse encontrado, não poderiam ter sido reunidos com o objetivo de mera demonstração ou simples bloqueio. Citou o recente exemplo de Copenhague, onde a alternativa oferecida pelo governo britânico não fora aceita, e as cenas de horror resultantes disso. Prosseguiu conclamando o Príncipe Regente a reconsiderar a linha de

---

---

**"...um Soberano (Príncipe Regente) desorientado e desafortunado..."**

---

---

*Lord Strangford*

política que tinha adotado, enquanto ainda havia tempo, e poupar-se do arrependimento agora sentido em Copenhague por não ter a alternativa oferecida sido aceita, visto que o resultado não poderia ser senão similar. Concluiu declarando que Lord Strangford, tendo algumas importantes comunicações a fazer ao Governo português, em consequência de instruções recentes, ofereceu-se para desembarcar sob a proteção de uma bandeira de trégua, e propôs enviar um mensageiro à terra, desde que Sua Excelência (D. Araújo) concordasse que ele seria admitido a uma audiên-

57 UNITED KINGDOM. Foreign Office 63/56 (01).

58 UNITED KINGDOM. Foreign Office, Public Records Office, Admiralty. 1/19 (06).

59 UNITED KINGDOM. Foreign Office. 63/56 (01).

60 UNITED KINGDOM. Foreign Office, Public Records Office, Admiralty. 1/19 (06).

cia imediata com Sua Alteza Real o Príncipe Regente, e lhe seria permitido partir e retornar ao esquadrão.<sup>61</sup>

Lord Strangford escreveu que estava convencido de que, se ao menos pudesse encontrar-se com o Príncipe Regente, ele poderia persuadi-lo a seguir o melhor rumo para si e seu país: a transferência de sua família e corte para o Brasil, levando consigo sua frota militar e mercante, ou a transferência da frota para a Grã-Bretanha. Ele tinha vivido em Lisboa tempo suficiente e, por causa de sua posição, mantido contato próximo e relações valiosas com o Príncipe, o qual sempre mostrara ter por ele a maior consideração; tinha até mesmo feito estreita amizade com alguns de seus ministros. Ele conhecia o caráter do Príncipe, suas virtudes e fraquezas, e as pressões às quais este tinha sido submetido. Conhecia as ambições e os interesses de cada ministro; os efeitos da corrupção e da intriga, que muitas vezes afetavam os melhores interesses de Portugal. Devido à estrutura da corte, ele também sabia que o Príncipe Regente tinha de depender, quase que exclusivamente, das informações e, em grande parte, dos conselhos oferecidos por seu Conselho de Estado. Desde sua partida de Lisboa<sup>62</sup>, o aparecimento de duas forças inimigas de Portugal, em suas fronteiras terrestre e marítima, devem ter-lhe dado o poder de empreender ações que, em circunstâncias normais, não seriam possíveis. Ações que, sob condições normais, não

seriam necessariamente aprovadas ou mesmo toleradas pela população geral.<sup>63</sup>

O esquadrão era agora composto por 11 navios britânicos, dois corsários e uma presa, e embora, durante o dia, navios individuais pudessem ser destacados para dar caça a uma vela não identificada, a ordem ainda prevalecia. Na manhã do dia 23, embora um vento duro estivesse novamente soprando, o *Bedford* relatou ter recebido um sinal para formar na ordem de cruzeiro, em duas colunas; o navio virou por davante e depois em roda, a fim de assumir sua posição.

### *As conversações ao largo do Tejo*

A 24 de novembro, o tempo tinha melhorado. A borrasca dos dias anteriores tinha moderado para uma brisa fresca, e o vento que tinha estado, por vários dias, soprando noroeste a normoroeste, à tarde tinha mudado para sudoeste. A *Confiance*, sob o comando do Capitão James Yeo<sup>64</sup> e tendo hasteada uma bandeira de paz, seguiu para Lisboa de manhã cedo; o Tenente Smith,<sup>65</sup> acompanhado por um mensageiro português, levou os despachos de Sir Sidney para D. Araújo e John Bell, assim como a nota oficial do bloqueio. Mais uma vez foi alvo de disparos das baterias guardando a barra, mas por mal-entendido: estas não haviam notado sua bandeira de paz. Sem que tivesse sido danificada, foi então permitido que penetrasse no rio, passando pela Esquadra russa, para fun-

61 UNITED KINGDOM. Foreign Office. Public Records Office. Admiralty. 1/19 (10).

62 N.R.: A Família Real recolheu-se em Mafra de 23 a 27 de novembro, antes do embarque para o Brasil.

63 UNITED KINGDOM. Foreign Office. 63/56 (01).

64 Sir James Lucas Yeo, 1782-1818.

65 O'NEIL, Lieutenant Count Thomas. *A Concise and Accurate Account of the Proceedings of the Squadron under the Command of Rear Admiral Sir Sidney Smith K.S. &c. in Effecting the Escape of the Royal Family of Portugal to the Brazils, on November 29, 1807; and also the Sufferings of the Royal Fugitives &c. during their Voyage from Lisbon to Rio de Janeiro: with a variety of other Interesting and Authentic Facts.* p. 9. London, 1810.

dear. Às 4h da tarde, suspendeu e moveu-se rio acima, fundeando novamente na altura do Castelo de Belém, em 10 braças; água suficiente, uma vez que seu calado era de pouco mais de duas braças, ou 14 pés. Uma de suas embarcações conduziu a bandeira de paz até a cidade, com o oficial encarregado da correspondência.

**A manhã seguinte, quarta-feira, dia 25,** começou com leves ventos e tempo nublado; com o passar do dia, o vento mudou, retornando a uma direção mais do oeste e aumentando de intensidade. À noite uma forte borrasca estava soprando, forçando todos os navios a ferrar suas gatas e rizar nos últimos suas gáveas e seus velachos.

A *Confiance*, ainda fundeada, estava agora pronta para retornar ao esquadro. Enquanto estivera no rio, tinha tirado proveito das águas abrigadas, entre as altas margens, para executar várias fainas: limpeza e pintura do navio, impossíveis de realizar em mar aberto. Recebeu

a bordo 5 toneladas de água, a fim de completar sua capacidade de armazenamento de 42 toneladas, e 532 libras de carne bovina fresca.

A *Confiance* passou a manhã à espera de um práctico; a intervalos regulares, disparava um canhão de sinalização. Ao meio-dia, finalmente, um práctico veio a bordo; a *Confiance* suspendeu e moveu-se rio abaixo, numa brisa fresca, ocasionalmente tem-

pestuosa com chuva. Na barra o vento estava variável com tendência a acalmar, tornando o governo da chalupa muito difícil. A *Confiance* foi apanhada num mar grosso de través, que arrebatou o escaler do turco da popa. A fim de recuperar um certo grau de manobrabilidade, largou o ferro de serviço e afastou-se à distância de meio quartel de amarra. O mar de través na barra, porém, era tão forte que não pôde levantar ferro, apesar de todos os seus esforços. Foi forçada a cortar a amarra, e assim perdeu seu ferro de serviço. Partiu no rumo oeste para reunir-se ao esquadro.

O despacho de Sir Sidney para D. Araújo tinha sido recebido por este, e seu conteúdo registrado durante a reunião do Conselho de Estado que teve lugar, na presença do Príncipe Regente, no Palácio de N. S. da Ajuda, a **24 de novembro**.<sup>66</sup> Foi nesta reunião que foi tomada a decisão de reabrir o porto, a fim de que o esquadro de Sir Sidney pudesse entrar no Tejo.

Agora, em seu regresso, a *Confiance* levava a resposta de D. Araújo.<sup>67</sup> Tanto Sir Sidney como Lord Strangford, à chegada da mesma, ficaram cientes de que a decisão de empreender a viagem tinha sido tomada; apenas a data permanecia em aberto.

Durante toda a noite, a *Confiance*, tendo-se safado da barra do Tejo, lentamente aproximou-se do esquadro que, ao nascer do dia, encontrava-se para oeste e ao

---

**Tanto Sir Sidney como Lord Strangford, à chegada da *Confiance*, ficaram cientes de que a decisão de a Família Real empreender a viagem tinha sido tomada; apenas a data permanecia em aberto**

---

66 MARTINS, *Conselho de Estado Português*, p. 71, opus. cit.

67 BARROW, John, *The Life and Correspondence of Admiral Sir William Sidney Smith G.C.B.*, vol. II, p. 270, London, 1848.

sul. Agora, todo o pano foi largado, enquanto ela corria para interceptar o navio capitânia *Hibernia*, ansiosa para completar sua missão. Quando aproximou-se, arriou uma de suas embarcações e entregou os despachos que havia trazido de Lisboa. A solicitação para uma entrevista com o Príncipe Regente, com garantias completas de regresso seguro para Lord Strangford, havia sido atendida.

Outro despacho, datado de 25 de novembro, trazido pela *Confiance*, era de John Bell. Ele informava que o navio mercante *Diana*, ao comando de John Tomkin, com cerca de 60 súditos ingleses a bordo, aguar-

dando serem repatriados, ainda estava sendo detido.

A *Confiance* manteve-se próximo, aguardando ordens adicionais, mas não por muito tempo. Ao sinal de "aproxime-se do almirante", esta aproximou-se do navio capitânia: às 2h da tarde Lord Strangford subiu a bordo e, mais uma vez, a mesma seguiu para Lisboa. O tempo borrascoso com chuva ocasional, com o vento soprando do nordeste, favorável para deixar o Tejo mas não para entrar no mesmo, tornaria a jornada longa.

CONTINUA NO PRÓXIMO NÚMERO

☐ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<VIAGENS> / A viagem da Família Real para o Brasil /; História do Brasil;

Ensinar é aprender em dobro.

*J.S. Rousseau*

**GRIFF**

**DELÍCIA**

Venha degustar nossa deliciosa  
variedade de **pratos quentes,**  
**grelhados e saladas...**

e ainda encomendar **festas,**  
**ceias, tortas e sobremesas.**

**tels: 2533-4379 / 2524-6533**  
**2524-6507**

**Rua Dom Manoel, 18 - Centro**  
**Em frente ao Museu Naval - Pça XV**

EDUARDO ITALO PESCE  
Professor

Aquirido pela Marinha do Brasil por US\$ 12 milhões e rebatizado como *São Paulo* (A12)<sup>2</sup>, o Navio-Aeródromo francês *Foch* (R99) desloca 32 mil toneladas carregado e tem capacidade para cerca de 35 aeronaves. Incorporado à Esquadra brasileira no dia 15 de novembro de 2000, chegou ao Brasil em 17 de fevereiro do ano seguinte.

O Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* (A11), com 19 mil toneladas de deslocamento carregado, recentemente modernizado pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), na minha opinião, ainda poderá ser empregado na qualificação e no adestramento de pilotos navais de asa fixa e como porta-helicópteros de assalto anfíbio. Sua baixa estava prevista

para 2005. A possibilidade de que este seja arrendado ou vendido à Argentina também foi considerada.

A aquisição de um navio-aeródromo de segunda mão, para substituir o *Minas Gerais*, dará à Marinha um alívio temporário, até que a situação econômica do país melhore, e o *São Paulo* possa ser complementado e/ou substituído por navios de projeto e construção nacionais.

A formação e a qualificação do pessoal militar, a fim de garantir e operar o novo navio-aeródromo com os respectivos meios aéreos embarcados, será um empreendimento de vulto para a Marinha.

A escassez de pilotos de asa fixa é uma questão que levará alguns anos para se solucionar. Estima-se que o 1º Esquadrão

<sup>1</sup>N.R.: Artigo publicado no jornal *Monitor Mercantil* de 5 de maio de 2000.

<sup>2</sup>N.R.: Ver *RMB* 4º trimestre de 2000.



**MARCELO**  
g r á f i c a

**A BOA IMPRESSÃO É FUNDAMENTAL**

30 Anos de qualidade e bom atendimento

Gráfica • Bureau • Fitolito

Rua Canindé, 32-A • Rocha • Rio de Janeiro  
Tel.: (21) 2501-3643 • Fax: (21) 2501-9672  
e-mail: [info@marcelografica.ind.br](mailto:info@marcelografica.ind.br)

# 100 ANOS DE CARRANCAS COM FRANCISCO GUARANY

PAULO PARDAL\*  
Professor

Em 2001, a Bahia entrelaça três comemorações: os 500 anos da descoberta da foz do Rio São Francisco, que naquele estado tem a maior parte de seu trecho navegável, o médio São Francisco, onde surgiram as famosas carrancas; os 150 anos da *Revista Marítima Brasileira*, pois seu criador, Sabino Elói Pessoa, viveu a sua infância naquele estado; os 100 anos da primeira carranca esculpida pelo baiano Francisco Guarany, o mais importante artista do São Francisco, autor de 2/3 das "figuras de barca" – sua denominação local – esculpidas no século XX.

Neste texto, refiro-me às carrancas que navegaram, muito raras hoje: não alcançam uma centena as existentes em coleções particulares e museus (o Museu Naval e Ocea-

nográfico possui um exemplar, que não é de Guarany). Convém não confundi-las com as réplicas de carrancas, produzidas em série, sem qualquer interesse artístico, muito frequentes nas lojas de artesanato.

Nossas carrancas são respeitadas internacionalmente: Jacques Cousteau pôs à proa do *Calypso* uma réplica, em sua longa estada na Amazônia, onde, não sendo conhecida essa decoração naval são-franciscana, a população ribeirinha considerou-a de origem francesa, como declarou Cousteau.

No Brasil, de 1954 a 2000, houve 15 exposições de carrancas – com pelo menos três delas.

A de maior porte teve grande repercussão na mídia, pois foi patrocinada pela Fundação Roberto Marinho e por outras presti-

\* N. R.: Sócio titular do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Pesquisador, há 40 anos, do tema "carranca", tendo livro e artigos publicados, inclusive na *Revista Marítima Brasileira*.

gias entidades; em 1981 e 1982; outras foram montadas no Rio de Janeiro (pelo Serviço de Documentação da Marinha – no Museu Naval e Oceanográfico), em Brasília, em Salvador (duas vezes), no Recife e em Petrolina. Em São Paulo, Guarany recebeu, da prestigiosa Associação Paulista de Críticos de Arte, o Prêmio Revelação, aos 99 anos de idade! Do acervo dessa mostra constavam 30 carrancas e três figuras de proa oceânicas. Intitulou-se “Guarany – 80 anos de carrancas”. Há 20 anos, pois.

À sensibilidade artística do Almirante Max Guedes deve-se a iniciativa da edição, pelo Serviço de Documentação da Marinha, do único livro sobre o assunto, *Carrancas do São Francisco* – em duas edições (a segunda com 180 ilustrações), totalizando 4.000 exemplares, há uma década esgotadas, que muito contribuiu para o conheci-

mento e o interesse por essa manifestação artística genuinamente brasileira. Não se conhece, em nenhuma outra parte do mundo, o uso generalizado de figuras de proa zootropomorfas (mistura de elementos humanos e animais, como nas carrancas), conforme declarou o ex-diretor do Museu de Marinha de Paris, Luc Marie Bayle. Para o saudoso e reputado historiador Clarival Valladares, as carrancas “fazem o nível mais elevado da criatividade do arcaico no Brasil. É assunto de extrema importância na história da cultura brasileira”.

Uma consagração de Guarany foi a outorga da Medalha Mérito Tamandaré, entregue, em 10 de outubro de 1982, na Prefeitura de Santa Maria da Vitória, na Bahia, sua cidade natal, pelo Almirante Bernard David Blower, então comandante do 2º Distrito Naval.



Aos 101 anos de idade, na Prefeitura de Santa Maria da Vitória, Bahia, sua cidade natal, Ubaldo Guarany recebe, do Almirante Bernard David Blower, então Comandante do 2º DN, a Medalha Mérito Tamandaré. De óculos escuro o Prefeito Tito Lívio Nogueira Soares. (Foto do autor)

Outra consagração do carranqueiro – também em 1982, quando completou 100 anos – consistiu na publicação no *Jornal do Brasil* da poesia ‘Centenário’, na qual Carlos Drummond de Andrade, reconhecidamente ávaro em elogios, declarou-o “irmão moreno” de São Francisco de Assis. “também ele [Guarany] miraculoso, pelo poder das mão calejadas e criadeiras”.

Vejamos alguns traços biográficos de Francisco Biquiba Dy Lafuente Guarany. Seu bisavô paterno foi José Dy Lafuente, religioso espanhol que abandonou a batina, amasiou-se com uma negra de nome Biquiba e tornou-se professor em Juazeiro, Bahia. Da união nasceu Plácido, tripulante de ajoujo e de barca, cujo filho mais velho, Cornélio, foi construtor de barcas em Santa Maria da Vitória, Bahia, onde, em 1882, nasceu seu caçula Francisco, apelidado de Guarany por ser bisneto de índia, por parte de mãe. O apelido incorporou-se ao nome.

Com 17 anos, Guarany começou a trabalhar como imaginário, atividade pouco rentável. Passou a carpinteiro, marceneiro, tanoeiro,...., executava o que aparecesse em trabalho de madeira. Em 1901, esculpiu sua primeira figura de barca: “era um busto de nego ou de caboclo”, disse-me, e só muito depois entendi tratar-se do Caboclo d’Água, a mais temida das entidades mitológicas que habitavam o São Francisco e que Guarany viu e até descreveu. Suas primeiras carrancas muito se assemelham, embora intervaladas de cerca de dois anos.

Cessou, no início da década de 1940, a construção das pesadas e onerosas barcas, que desapareceram no final da década de 1950. Guarany esculpiu cerca de 80 das 120 carrancas produzidas no século XX. Poucas nos restam do século XIX, pois elas só surgiram por volta de 1880. O escultor recomeçou a produção de carrancas, agora para colecionadores, do início da década de 1950 até 1979, totalizando cerca de

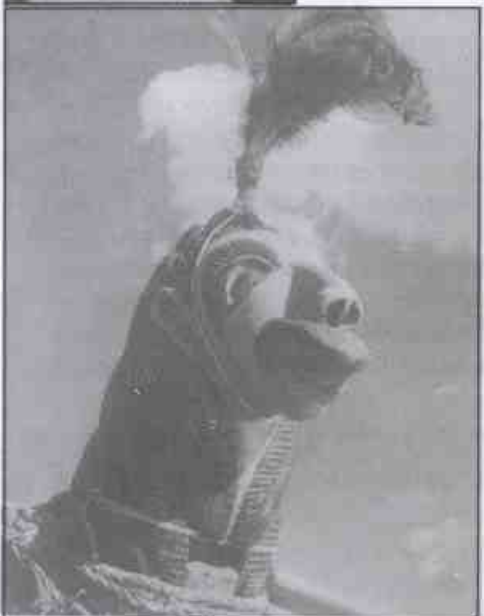


Carranca de Francisco Guarany que deu origem a selo dos Correios brasileiros (Foto: Marcel Gautherot)



Carranca da barca da página seguinte

Carranca de Francisco Guarany, hoje no Museu Castro Maia em Santa Tereza, RJ (Foto: Marcel Gautherot)





Barca com carranca de Francisco Guarany (Foto: Marcel Gautherot)

90, praticamente com o mesmo valor artístico das que serviram nas barcas.

Guarany não foi um inovador, pois a arte popular não tem um só criador. Obedeceu à tipologia básica das figuras de proa, que lhe eram anteriores, embora enriquecendo-as com um elemento de grande expressão e beleza plástica: a basta cabeleira. Se bem que tivesse outras ocupações e o preparo das figuras de barca lhe tomasse um tempo restrito, pelo número de peças que esculpiu e pelo renome de que gozava, é o único escultor que pode ser considerado um profissional nesse gênero. Os demais, pelas poucas peças que produziram, embora algumas também excepcionais, não fizeram mais do que incursões ocasionais.

Aprendeu a ler e escrever com padres. Sua formação foi deficiente, como geralmente acontece no interior, mas Guarany falava bem: foi orador da Filarmônica 6 de Outubro, por muitos anos; fez política, pela União Democrática Nacional (UDN), e seus discursos em praça pública eram agressivos. Desempenhou, em Santa Maria da Vitória, durante 39 anos, o cargo de juiz de Paz, sen-

do indispensável seu discurso nos casamentos que celebrava, que foram mais de 500. Outra sua função, que exerceu cerca de 35 anos, até 1972, foi a de medir e informar diariamente o nível das águas do Rio Corrente, como observador pluvio-fluviométrico do Ministério da Agricultura.

A vida pacata do interior proporcionou a Guarany boa saúde e raciocínio ágil até cerca de 90 anos, quando passou a sofrer de reumatismo e deficiências próprias da idade, continuando, porém, a esculpir suas carrancas até fins de 1979. Em 1981 e 1982, viajou de avião a Brasília e a Salvador para a inauguração da citada mostra "Guarany – 80 anos de carrancas".

Em 1983, agravou-se o estado geral do escultor, que faleceu em 4 de maio de 1985, aos 103 anos de idade, merecendo amplo noticiário na imprensa: TV Globo (programa Fantástico), *O Globo* e *Jornal do Brasil*, entre outros.

O reconhecimento de sua obra deveu-se basicamente ao Serviço de Documentação da Marinha, através das citadas edições do livro e da mostra, em 1981 e 1982.

#### ☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<NOMES> / Guarany, Francisco (carranqueiro); Carrancas ;

# A FORMAÇÃO DA LIDERANÇA MILITAR

## A construção da elite na Marinha de Guerra brasileira\*

SYLVIO DOS SANTOS VAL

### SUMÁRIO

- Introdução
- A disciplina dos eleitos
  - Os estados-maiores*
  - As escolas de estudo-maior*
- A arquitetura institucional: o ritual do comando
  - Crêterios de seleção para o comando*
- O ritual da consagração
- Conclusão

### INTRODUÇÃO

A discussão sobre a participação das Forças Armadas e seu papel na história recente do Brasil tem girado ao redor, prioritariamente, da atuação política desses agentes. Conquanto tal debate tenha sido, e seja, frutífero para o maior entendi-

mento do papel efetivo dos militares na construção de um projeto de Estado, ou mesmo de nacionalidade, perdeu-se um pouco do que para nós é uma questão de fundo: poucos foram e têm sido os estudos no sentido de explorar o que seja a organização militar em si mesma, suas nuances e mesmo aspectos da cultura ad-

\* N.R.: Este artigo, recebido pela RMB em maio de 2000, foi elaborado baseado na estrutura de formação do oficial da Marinha anterior à atual, entrada recentemente em vigor. Mesmo assim, as considerações feitas pelo autor continuam extremamente válidas.

ministrativa que regem os comportamentos e a forma de entendimento do mundo por parte dos militares ou da própria instituição militar<sup>1</sup>.

Neste artigo, tratamos desse tema conforme foi exposto no trabalho apresentado como requisito final para obtenção do grau de mestre em Ciência Política pelo PPGACP da Universidade Federal Fluminense, em 1998, titulado *A Escola de Guerra Naval e a formação dos quadros de elite da Marinha do Brasil*. Nesta tese, procuramos entender o papel da Escola de Guerra Naval (EGN) na preparação e no aperfeiçoamento da elite da Marinha de Guerra do Brasil. Ao mesmo tempo, empreendemos um esforço de análise dos critérios de formação dessa elite, estudando a sua trajetória e os requisitos que compõem a ascensão dos oficiais superiores na Marinha.

## A DISCIPLINA DOS ELEITOS

### *Os estados-maiores*

**Os estados-maiores**<sup>2</sup> são o corpo operacional de uma força militar organizada, o cérebro que a orienta sobre a realidade e fornece os elementos para a tomada de decisões. Esses corpos diretivos estão estruturados de acordo com a visão que se foi construindo das operações militares. Essas desenvolvem-se, classicamente, em quatro áreas: **Comando** (o poder de dar ordens), **Informações** (conhecer o inimigo), **Operações** (planejamento e execução da estratégia militar) e **Logística** (ciência do deslocamento e manutenção das forças para e no campo de batalha). Cada área e suas eventuais subdivisões estão distribuídas

pelos órgãos de estado-maior. As estruturas de estado-maior ainda variam conforme o país, a força armada e o objetivo (Estado-Maior da Marinha, do Exército ou da Aeronáutica; Estado-Maior Conjunto, das Forças Armadas, Geral ou Combinado).

### *As escolas de estado-maior*

As escolas de estado-maior são destinadas a aperfeiçoar seus quadros de oficiais de estado-maior na arte da guerra, na burocracia do comando e da administração militar. Essas escolas selecionam, aperfeiçoam e separam aqueles que deverão ascender daqueles que ficaram imobilizados no caminho. A Escola de Guerra Naval da Marinha brasileira insere-se nesta categoria.

Contudo, estas instituições são mais que agências de ensino técnico-militar. No caso específico da Marinha, constata-se que a Escola de Guerra Naval não é apenas uma escola voltada para a formação dos chamados "líderes guerreiros". Com seus mais de 200 componentes, entre funcionários civis e militares e colaboradores externos, ela prepara mais de mil oficiais que frequentam seus cursos anualmente. Além de formar a oficialidade superior da Marinha na doutrina naval, realiza boa parte do processo seletivo que leva à cúpula da Marinha, enquanto atua como um *think tank* que ensina a pensar as conjunturas e as questões estratégicas. Separa aqueles que são destinados às posições intermediárias dos que assumirão a alta administração naval e que exercerão o comando e a visão estratégica (saber ouvir, decidir, saber exercer o comando através de atributos intelectuais e morais). Ao acompanhar

<sup>1</sup> N.A.: Na verdade, as sínteses mais recentes sobre o assunto datam de mais de dez anos. Ver COELHO (b) 1985, e SORJ, 1987 e VAL, 1998; pp. 14-17; 21-25.

<sup>2</sup> N.A.: Sem dúvida, o estado-maior alemão (OKW) foi a nêmesis desse corpo de oficiais. Ver BARNETT, Correlli. *Os generais de Hitler*. RJ, Zahar, 1991; HART, Sir Basil Lidel. *O outro lado da colina*, RJ, Bibliex, 1980.

o oficial superior na maior parte de sua carreira, a Escola de Guerra Naval reforça os rituais e requisitos exigidos sobre uma determinada camada do oficialato naval que é guindada ao comando.

Desde a sua fundação como Escola Naval de Guerra, em 11 de junho de 1914, a Escola passou por inúmeras modificações estruturais até que a Marinha estabelecesse o padrão de organização atual do currículo em 1984, baseado em dois tipos de cursos: os à distância (feitos por correspondência) e os regulares (feitos na Escola)<sup>1</sup>.

Esses cursos são geridos por um corpo permanente de oficiais distribuídos em cinco áreas de ensino: Planejamento Militar e Jogos de Guerra; Administração e Logística; Política e Estratégia; Operações Navais; e Operações de Fuzileiros Navais.

Para os cursos regulares, não existe um corpo docente, apenas palestrantes convidados que, junto com os oficiais da Escola,

aplicam palestras e seminários. Para aplicar os cursos à distância, existe o Centro de Cursos por Correspondência, e para auxiliar a tarefa dos cursos regulares existe o Centro de Estudos Político-Estratégicos (CEPE), ambos funcionando dentro da Escola. A Escola de Guerra Naval realiza o que chamamos de **separação dos eleitos**. Ela admite apenas os oficiais ditos superiores, de capitão-de-corveta a capitão-de-mar-e-guerra\* (coronel), excluindo os oficiais ditos de apoio ou subalternos (abaixo de capitão-tenente). E os oficiais superiores deverão, durante sua ascensão na carreira, possuir diversos cursos no seu currículo prévio (técnicos ou não, dentro ou fora Marinha).

Os cursos da EGN estão no topo da lista das exigências à promoção, e estão assim escalonados de acordo com cada nível da carreira e o destino da formação objetivado pela Marinha<sup>4</sup>:

**Quadro 1-** Cursos da EGN em relação aos objetivos da Marinha e às patentes

Patente do oficial	Curso da EGN	Objetivo
Capitão-Tenente	Curso Básico**	Formação Intermediária ( <i>não comando</i> )
Capitão-de-Corveta	Curso de Comando e Estado-Maior Curso Superior de Guerra Naval**	Preparar para o Comando e Visão Estratégica Pré-Requisito para Curso de Estratégia
Capitão-de-Mar-e-Guerra	Curso de Política e Estratégia Marítimas	Aperfeiçoar o Comando e a Visão Estratégica

Fonte: VAL, 1998: pp. 136.

\* N.R.: Hierarquia dos postos na Marinha: segundo-tenente, primeiro-tenente, capitão-tenente, capitão-de-corveta, capitão-de-fragata, capitão-de-mar-e-guerra, contra-almirante, vice-almirante e almirante-de-esquadra.

\*\* N.R.: Os Cursos Básico e o Superior de Guerra Naval são feitos por correspondência.

<sup>1</sup> N.A.: Ver VAL, 1998: 55-63.

<sup>4</sup> N.A.: As modificações trazidas na estrutura dos cursos da EGN não alteraram o modelo aqui analisado. Ver Portaria Ministerial n. 0015, 1996: pp. 2.

Através de seus cursos, a Escola vai gradualmente separando aqueles que são os mais aptos intelectualmente, que apresentam as qualidades formais exigidas pela Marinha para o comando (absorção da doutrina, da disciplina e dos conhecimentos técnicos), bem como aquelas típicas do líder, do estrategista (controle, autodidatismo, discernimento e flexibilidade, entre outros), que são necessárias às funções de maior responsabilidade na instituição.

A Escola torna-se, assim, um eficiente instrumento para a formulação e implementação das diretivas da Marinha no Estado brasileiro ao enfatizar<sup>5</sup>:

1) o papel vital da tecnologia como um instrumento de poder;

2) o constante aperfeiçoamento do poder naval (preparação para a guerra, para a defesa da costa e dos recursos aquaviários) e do poder marítimo (pesquisas marítimas, guarda, uso e aproveitamento dos recursos do mar); e

3) a importância da formulação de uma doutrina naval flexível.

Na Escola de Guerra Naval existem **duas etapas formativas**:

– uma prepara na disciplina dos espíritos (ênfase nos conhecimentos técnicos, administração, respeito à disciplina, à hierarquia e às normas, preparação para atuar dentro da doutrina);

– a outra educa para o exercício do comando e da visão estratégica (capacidade de análise da conjuntura nacional e internacional, conhecimento da tecnologia em uso, capacidade de tomar decisões e mantê-las, preparação para atuar num cenário de incertezas, capacidade de construir conhecimento e uma nova cultura institucional).

A última etapa representa o momento de consagração da elite.

**No momento de consagração da elite** participam os dois cursos regulares da Escola. O curso de estado-maior – o antigo Curso de Comando e Estado-Maior (C-CEM) renomeado Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores (C-EMOS) – prepara o oficial superior do quadro principal (Escola Naval) que vai chegar às posições de comando, juntamente com alguns oficiais estrangeiros.

O curso visa a levar o oficial a uma reflexão crítica da doutrina e da ação da Marinha na paz e na guerra, busca desenvolver a capacidade de análise da conjuntura, discute a estrutura e a metodologia de estado-maior, aprimorando as capacidades típicas do oficial de comando (operar em grupo, decidir na incerteza, aprimorar o julgamento pessoal, poder de organização, pesquisa e multidisciplinaridade, e conviver com outras “visões de mundo”).

Ao concluir esse curso, o capitão-de-corveta estará apto a exercer as principais funções da administração naval, que o levará aos postos de comando de capitão-de-fragata e capitão-de-mar-e-guerra.

**O Curso de Política e Estratégia Marítimas (C-PEM)**, pré-requisito para a promoção a almirante, consagra a conquista do comando por qualquer oficial capitão-de-mar-e-guerra de qualquer corpo e seleciona quais os comandantes que poderão ser guindados à alta administração e ao alto escalão (almirantado). Eles serão os responsáveis pela decisão da formulação estratégica da Marinha.

Entre 1985 e 1995, o curso formou 410 alunos, dos quais 90% oficiais da Marinha e 10% das outras Forças Armadas e civis.

O C-PEM abrange apenas três áreas de ensino: Administração e Logística, Política e Estratégia, e Operações Navais. O curso

<sup>5</sup> N.A.: Ver VAL, 1998: pp. 37; 50-53.

ênfata a área de Política e Estratégia. Esta área ocupa cerca de 80% do currículo no C-PEM, enquanto que no C-CEM correspondia a pouco mais de 20% do currículo.

## A ARQUITETURA INSTITUCIONAL: O RITUAL DO COMANDO

A noção de arquitetura institucional é dispor um desenho dos elementos de uma organização a partir das suas relações e dos papéis designados por uma orientação chave. Trata-se de entender como a organização projeta seus objetivos em sua estrutura, sua concepção de dinâmica institucional (como as coisas devem acontecer) e, o mais importante, como ela se projeta para adiante no tempo (o diálogo entre as conjunturas e a estrutura).

A Escola de Guerra Naval tem como perfil básico preparar a liderança militar nas etapas de instrução (preparação para o comando e a visão estratégica) e sanção (através da reprodução e legitimação de critérios de assunção institucional).

Na Marinha, este perfil divide a carreira dos oficiais.

**O comando** – o poder de dar ordens – se define pela capacidade formal – autorizada pela patente – e real – autorizada pelo potencial de interferência na realidade.

Enquanto o nível formal é a concessão institucional para agir, o nível real é a dimensão material que envolve o conheci-

mento necessário para mobilizar os instrumentos essenciais à execução de uma ação.

Ainda que tais instrumentos ou meios sejam sempre mobilizados **institucionalmente** (normas da organização, acesso à tecnologia, disposição do pessoal, mobilização, poder de fogo etc.), é necessário que o oficial tenha o *know-how* – ter capacidade de dominar e combinar esses instrumentos para modificar fisicamente a realidade.

Nas organizações militares, altamente hierarquizadas, extremamente competitivas, e que estão envolvidas profundamente com resultados materiais no mundo real, as duas capacidades citadas se complementam.

Qualquer oficial oriundo da Escola Naval encarregado de alguma unidade naval (navios) está numa posição de comando, mesmo abaixo do posto de capitão-de-corveta, porque está sancionado e tem um *know-how* – conhece e pode mobilizar os instrumentos de força (um navio de combate).

No entanto, o comandante, no sentido estrito e completo, é o capitão-de-mar-e-guerra.

Esse atributo designa e separa os eleitos dos demais dentro da Marinha, pois a instituição o entende como o nível onde se atinge o pleno poder formal (último posto de comando) e real (comandar qualquer das unidades de combate da Marinha) de dar ordens – um *full know-how*.

Distinguimos quatro níveis de *know-how* de comando, de acordo com as patentes da Marinha e a origem dos oficiais.

**Quadro 2** – Níveis na Marinha por patentes e origem dos oficiais

NÍVEL	PATENTES	ORIGEM DOS OFICIAIS
Subalterno ou Apoio Intermediário	Tenente até Capitão-Tenente Capitão-Tenente até Capitão-de-Corveta	Escola Naval ou não Escola Naval ou não
Comando	Capitão-de-Corveta até Capitão-de-Mar-e-Guerra	Preferencialmente da Escola Naval
Alto Comando	Almirantes	Preferencialmente da Escola Naval

Fonte: Val, 1998: pp. 138

O comando é um marco divisório dentro da carreira naval. Ele consagra e sacia o esforço daqueles que terminam sua carreira na patente de capitão-de-mar-e-guerra. Doutro lado, o comando representa uma etapa a ser ultrapassada por aqueles que desejam ascender à alta administração – o almirantado.

### *Crítérios de seleção para o comando*

Os critérios de seleção para o comando são bastante complexos e abrangentes.

Classificamos três critérios que se apresentam interligados, e que denominamos de valores. Eles são o valor pessoal (a formação acadêmica na Marinha), o valor de desempenho (exercício da carreira que envolve a combinação de atributos intelectuais e morais) e o valor relacional (as relações pessoais trazidas pelo indivíduo através de laços familiares e as construídas durante a carreira).

O **valor pessoal** é critério básico de distinção, sendo o valor mais formal e, portanto, funcional. Separa os que foram formados pela Marinha, através da Escola Naval – instituto superior onde são formadas as principais profissões da Marinha, os oficiais da Armada, Fuzileiros Navais e de Intendência<sup>6</sup> –, dos que não passaram por esta escola. Em princípio, apenas os oficiais “de Escola” estão destinados às mais importantes atribuições da Marinha, porque compõem o quadro principal dessa Força.

No entanto, este valor é necessário mas não suficiente para consagrar a carreira de um oficial e torná-lo um dos eleitos.

O exercício da carreira aproxima os valores de desempenho e relacional. No exercício de sua profissão, um oficial é constantemente avaliado. O conjunto sistemático de requisitos formais usados na avaliação de seu **desempenho** é submetido a critérios que, em alguns casos, são subjetivos. O resultado de tal avaliação ainda é submetido ao julgamento da Comissão de Promoções<sup>7</sup>. Acreditamos que não apenas a competência, mas também as relações pessoais que um oficial desfrute (origem familiar, tradição militar da família) ou construa (círculos de amizade, contatos) sejam capazes de elevar o seu desempenho em funções e cargos na Marinha, ampliando sua posição no *ranking*<sup>8</sup>.

O **valor relacional** não consta de qualquer regulamento ou documento escrito, e nem aparece nas regras das comissões incumbidas de promover os oficiais, nem nos julgamentos e avaliações da Marinha.

Contudo, ninguém, extra-oficialmente, negaria o peso do parentesco ou das relações de amizade e confiança desenvolvidas ao longo da carreira do oficial. Nesse caso, a formação profissional é a porta de entrada num salão muito especial, a antecâmara do alto escalão. Contudo, a esfera relacional não deve ser interpretada como simples exercício de parentela ou nepotismo – que deve existir em algumas intenções.

Apesar de algumas limitações de pesquisa, pode-se constatar que a Marinha observa o aspecto relacional apenas num segundo termo, qual seja a construção das relações através de uma conduta profissional específica.

<sup>6</sup> N.A.: *Armada* (comandam os navios, suas armas e instrumentos de combate); *Fuzileiros* (infantaria de choque); *Intendentes* (logística e administração).

<sup>7</sup> N.A.: A Comissão de Promoções é integrada por almirantes. O debate é aberto, mas a votação dos seus membros é reservada.

<sup>8</sup> Esse elenco de valores relacionais – que não se limitam ao critério puramente familiar – constitui as variáveis comportamentais que Etzioni denominou de “valores afetivos-normativos”, e são moralmente reconhecidos como uma prática comum dentro das organizações (ver Etzioni, 1988: cap.2).

Nesta conduta profissional, atuariam forças "não-rationais". Essas forças, no seu sentido mais geral e primário, seriam a lealdade, a confiança, o espírito de equipe e a solidariedade<sup>9</sup>.

São a dimensão moral com a qual o grupo social opera para integrar, controlar e prever a atitude de seus membros. A regulamentação dessas forças como práticas reconhecidas é a formalização, ou tentativa de formalização, por parte da Marinha, de uma conduta moral e relacional considerada ideal para o funcionamento de uma instituição do comando<sup>10</sup>.

E, em cada instituição ou organização humanas, esses valores afetivos-normativos são eivados de especificidades, e regidos por arquiteturas institucionais próprias.

A Marinha reserva à sua escola de estado-maior a centralidade da formação de seus oficiais superiores, integrando os currículos e os cursos. As demais Forças Armadas distribuem as diferentes etapas acadêmicas da carreira em estabelecimentos diferentes, reservando locais separados para a formação de seus oficiais de comando: a Escola de Comando e Estado-Maior do Exército (ECEME) e a Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica. O próprio Exército tem dois cursos posteriores ao preparo do

estado-maior: O Curso de Altos Estudos Militares (CAEM), de dois anos de duração, e o Curso de Política, Estratégia e Alta Administração do Exército (CPEAEX), de um ano de duração, inaugurado em 1988 e funcionando numa sede própria.

Ao mesmo tempo, a Escola de Guerra Naval pode ser definida como uma instituição voltada exclusivamente para a Marinha, que, como esta, é uma instituição que atua discretamente (*low profile*), "vendendo" sua imagem sim, mas num público restrito (instituições, universidades, empresariado de ponta) e de

forma intensiva, não interessada num discurso político direcionado nem na elaboração de sentenças ideológicas.

A Marinha, por seu turno, tem uma grande presença não-ostensiva de grande implicação no processo de construção do Estado Nacional contemporâneo, desde o pós-guerra. Atuou nos principais proje-

tos industriais nacionais através de seus principais oficiais e interfere no planejamento estratégico econômico e tecnológico por meio de centenas de instituições de ensino e empresas ligadas aos seus projetos de pesquisa e tecnologia. Tem um papel fundamental nas pesquisas ligadas ao mar<sup>11</sup>.

Na arquitetura institucional da Marinha, a Escola de Guerra Naval promove a

---

## **A Marinha persegue um perfil de oficial de elite que alie grande capacidade intelectual em diversos setores de conhecimento ao pragmatismo, à flexibilidade e capacidade de se adaptar a novas realidades e às incertezas**

---

<sup>9</sup> N.A.: ETZIONI, 1988: cap. 1.

<sup>10</sup> N.A.: Esse desenvolvimento também não é original da Marinha do Brasil. Citando apenas um exemplo, a carta-testamento de John Paul Jones, patriarca da Marinha dos EUA, descreve a conduta exata e as normas que devem ser observadas por um "oficial e cavalheiro" no exercício de sua profissão. As recomendações de Jones figuram no *top* do regulamento da Marinha americana até hoje.

<sup>11</sup> N.A.: Ver VAL, 1998: pp. 45-4.

conscientização dos oficiais superiores por ela preparados, da extensão e responsabilidades da atuação da Marinha, e do seu papel na sociedade, na preparação para a guerra e na construção nacional em tempo de paz. Isso imprime à carreira militar naval uma extrema verticalização, com níveis estreitos de integração. Cultiva-se um tipo original de espírito de "turma", diferente daquele que é cultivado nas academias básicas, como a Escola Naval.

Na Escola de Guerra Naval, os oficiais não são treinados a "consolidar" um modelo de conduta militar e burocrática, mas a desenvolverem uma "consciência própria" do que deverá nortear a organização e o desenvolvimento da Marinha, integrada numa realidade diagnosticada como cambiante e transformadora.

A Marinha persegue um perfil de oficial de elite que alie grande capacidade intelectual em diversos setores de conhecimento ao pragmatismo, à flexibilidade e capacida-

de de se adaptar a novas realidades e às incertezas.

Na Escola de Guerra Naval, os oficiais são preparados a compreender, definitivamente, quão extensas são as implicações externas no planejamento das instituições, e quão importante e sensível é a atitude da instituição militar na sociedade moderna, indiferente do sistema político. É esse, efetivamente, o tom que é dado à atuação da Marinha como instituição e agente do Estado<sup>12</sup>.

## O RITUAL DA CONSAGRAÇÃO

O ritual que consagra os eleitos, e que é o ritual da instituição, começa na Escola Naval (o curso superior da Marinha), chegando ao seu ápice na Escola de Guerra Naval.

Ao observarmos a composição do alto oficialato, verificamos que a maioria dos oficiais-generais são oriundos dos corpos principais formados na Escola Naval, e os que mais se destacam na carreira naval e nos cursos da Escola de Guerra Naval.

**Tabela 1-** Distribuição Corpos de Oficiais-Generais da Marinha

Posto Marinha	Almirante-de-Esquadra				Vice-Almirante				Contra-Almirante			
Equivalente Posto Exército	General-de-Exército				General-de-Divisão				General-de-Brigada			
Corpo de Origem	CA	FN	IM	Md	CA	FN	IM	Md	CA	FN	IM	Md
números	10	2	-	-	18	2	1	1	40	5	6	5
%	82	18	-	-	80	9	5,5	5,5	71	9	11	9

Legenda: CA (Armada), FN (Fuzileiros), IM (Intendentes), MD (Médicos)

Fonte: B.O.Q.B.C.M., 1996: p. 17, 22, 122-3.

<sup>12</sup> N.A.: Essa pretensão faz parte da matriz ideológica, não somente na Marinha mas em diferentes forças militares de diferentes países. Assim é exemplificado nas palavras do General-de-Exército dos EUA George Marshal: "Qualquer um, até um ditador, pode ser um grande estrategista. Mas, em algum momento, ele precisará de alguém para lhe dizer quantos homens pode deslocar, como se faz a logística, ou quais as possibilidades dessa ou daquela manobra na estratégia geral. Então, esse sujeito vai precisar de um militar profissional". Mac Donald, C. B. 1965: p123. Tradução livre.

A proporção entre os oficiais-generais da Armada e dos outros corpos é de 5:1 no posto de almirante-de-esquadra, de 4,5: 1 no de vice-almirante, e de 3,6:1 no de contra-almirante. Apenas cabe ressaltar que ser do quadro "de Escola" é condição necessária mas não suficiente para garantir a ascensão de um oficial ao alto escalão ou alto comando.

A formação acadêmica de "altos estudos" na Escola de Guerra Naval serve como instrumento de ratificação do ritual da instituição. Ela é reafirmada como etapa necessária à consagração ao reforçar, e não enfraquecer, os mecanismos de escolha dos eleitos originados na Escola Naval.

A assunção à elite é o resultado de um longo preparo de um ritual institucional, dentro e fora da Escola de Guerra Naval, o qual articula **quatro propriedades: o saber, o rigor, o sigilo e a responsabilidade.**

Nos cursos à distância da Escola de Guerra Naval, o ritual da instituição reforça a disciplina dos espíritos<sup>13</sup>, iniciada desde a Escola Naval, através do saber e do rigor. O valor pessoal (formação acadêmica) repousa no saber.

Este **saber** consiste na aquisição gradual de variados conhecimentos, cujos conteúdos fixados são uma forma de iniciar o eleito num ritual futuro. São aprofundados conteúdos ditos necessários (doutrinas, regras e regulamentos, princípios organizativos, noções de conduta, especialização técnica), formando uma coleção de saberes que farão a primeira separação dos eleitos.

O **rigor** é a capacidade exigida do eleito de assimilar e aplicar os conteúdos colecionados na sua rotina profissional, os quais contam para o valor de desempenho do oficial. Esse rigor apresenta duas pro-

priedades: o **o como** e o **o quê saber** e o exercício de uma **visão abrangente** dos conteúdos apreendidos.

Na fase dos cursos à distância da Escola de Guerra Naval – principalmente o Curso Básico –, é mais importante acumular saber do que demonstrar que sabe aprender. O **saber o quê** torna-se mais importante que o **saber como**. É a dimensão aplicada do conhecimento adquirido. O oficial amplia seu currículo, introduzindo neste conhecimentos estranhos à sua formação básica e ao exercício técnico da carreira. Quando um oficial chega na etapa dos cursos não regulares de altos estudos na Escola de Guerra Naval, a dimensão acumulativa do rigor é mais importante que a aplicada.

A capacidade do oficial de operar uma dimensão aplicada de seu conhecimento (resolver problemas, relacionar, flexibilizar) é transferida para a atividade profissional, o que irá enriquecer os valores de desempenho e o relacional.

Dessa forma, nas estruturas militares, onde a imposição da hierarquia confere uma verticalidade ainda mais rígida às normas e regulamentos, o saber tem um *status* especial: passa a reforçar o poder de dar ordens expresso na autoridade. Toda a tarefa executada numa escola de estado-maior como a EGN localiza-se em aprimorar os oficiais em comandar, o que implica dominar um saber (os princípios básicos operacionais da estratégia militar).

Modernamente, esses **princípios de condução** ou entendimento da estratégia militar foram agrupados no Comando sob a égide do C3.IC, que quer dizer **Comando, Controle, Comunicação, Inteligência e Computação**<sup>14</sup>.

<sup>13</sup> N.A.: Tomamos o conceito e o termo de Bourdieu (Ver BOURDIEU, 1989a: cap 2).

<sup>14</sup> N.A.: PROENÇA Jr. *O Básico da Estratégia Militar*, curso apresentado ao III Encontro Nacional de Estudos Estratégicos, BNDE, 14 de outubro de 1996.

O comando demanda uma espécie de controle (capacidade de receber relatórios e retornar ordens), transmitir as ordens acuradamente (comunicação), conhecer o inimigo (inteligência) e dispor de um sistema para entender o que acontece na realidade em tempo hábil (computação). Nenhum destes pode ser colocado em termos de hierarquia apenas. Eles são apresentados aos militares como uma cadeia de elos que não podem ser rompidos. Contudo, sob o ponto de vista do ritual da instituição do comando, podemos agrupá-los em dois níveis distintos.

Os princípios de **comunicação & computação** são dimensões estritamente formais. A comunicação se restringe aos códigos restritos para transmissão de ordens e relatórios entre os diversos níveis de decisão.

A computação é a análise e classificação dos dados e informações da realidade que serão repassados para os sistemas decisórios.

Em ambas não se formulam julgamentos ou decisões sobre o que é mais importante.

As propriedades requeridas são eminentemente o saber (conhecer as normas) e o rigor (atuar com eficiência). O sigilo reside quase todo na estrutura decisória, pois é nela que se reconhece o que se quer (objetivos de guerra) e isso determina o peso do que vai surgindo e como influirá nas linhas de ação.

Comando, inteligência e controle dependem de níveis de subjetividade que não escapam nem mesmo aos militares. O poder de dar ordens do comando não implica apenas a capacidade física de transmitir o que se quer, ou ser identificado como autorizado a ordenar. É necessário ser reconhecido como tal. Esse reconhecimento é formal – dado pela patente e os códigos de

identificação – e subjetivo – a confiança de quem recebe a ordem de que o emissor está qualificado a emitir decisões eficientes. Neste ponto, o **controle** não é apenas estar no domínio da situação, mas antecipar a profundidade e alcance do comando.

A hierarquia é um aspecto formal muito eficiente para circundar dúvidas em momentos críticos, garantir lealdades e obter resultados instantâneos. Porém, esta é limitada se o comando não compreende a recepção de suas ordens: o porquê se os diferentes níveis entram em crise e se se perde a confiança nas decisões. O ritual do comando envolve a aceitação dessa subjetividade.

A **inteligência** é o ponto nodal do ritual do comando. Conhecer o inimigo é antes de tudo conhecer a si mesmo. O que se reconhece no outro é, em muito, determinado pelo que se sabe de si. Ao julgar as informações segundo o que se sabe e o que se quer, os comandantes se valem de doutrinas operacionais, conhecimentos históricos e avaliações psicossociais.

E quanto maior o nível de comando, menos esses níveis são secundáveis por fórmulas exatas<sup>15</sup>.

O julgamento é apoiado na confiança em um saber além na dimensão do rigor, desenvolvida num peculiar senso de responsabilidade.

A maneira de realizar esse preparo através do ritual da instituição não se limita, portanto, à prática dos expedientes racionais, mas do confinamento do oficial dentro de uma experiência holística.

Quando os oficiais atingem a etapa dos cursos regulares da EGN, o saber e o rigor são secundados pelos **rituais de sigilo** e da responsabilidade que operam uma transformação nos eleitos. Na Escola de Guerra Naval, os alunos terão acesso a fontes re-

<sup>15</sup> N.A.: Lidel Hart disse com muita propriedade que os soldados se preparam hoje para as guerras de amanhã com as táticas de ontem (HART, Sir Basil Lidel. *Estratégia*, RJ, Bibliex, 1980). Em outros termos, aplicamos conhecimentos mais por aproximação que por adequação.

servadas de informação (arquivos fechados da Escola, da Marinha e de outras instituições), aprendendo a buscar e operar informações restritas que estão fora do alcance de outros oficiais da mesma patente. São ambientados em informações estratégicas necessárias ao seu trabalho – e, algumas vezes, indicadas apenas a eles. O saber deixa de ser um processo de acumulação e passa a ser seletivo. É criado um ambiente exclusivo ao redor do qual as implicações do sigilo – a reserva, o segredo – demandam maior responsabilidade dos agentes consagrados.

A **dimensão da responsabilidade** envolve duas qualidades básicas: o **dever** e a **lealdade**.

Essas qualidades acompanham a ascensão do oficial superior desde a sua trajetória na carreira até o Curso de Estado-Maior, ou o Curso de Política e Estratégia Marítimas. Elas continuam a ser exigidas nas viagens de estudo a locais restritos, nas atividades que envolvam os cursos regulares da Escola e na participação em “grupos de estudo” reservados da Marinha e do CEPE.

Demonstra-se ao oficial que ele desfruta de privilégios e da confiança da instituição, enquanto este observar a lealdade aos seus compromissos assumidos, a noção de dever para com a instituição e o cuidado no uso dos saberes restritos que lhe são destinados<sup>16</sup>.

Os saberes restritos próprios da dimensão do sigilo são inerentes apenas aos cur-

sos regulares da Escola de Guerra Naval e operam saberes especiais: os “conhecimentos perigosos” e os “saberes secretos”.

Os perigosos são aqueles que apresentam mais risco para aqueles que os manipulam. Ao ter acesso a um “arquivo sigiloso”, o oficial pode estar assumindo um grau de responsabilidade maior do que pode sustentar, pois às vezes não reconhece o grau de segredo envolvido na fonte<sup>17</sup>. Os “saberes secretos” – não menos importantes – são simplesmente os reservados da maioria, mas que não são necessariamente perigosos, pois os agentes que os manipulam estão formalmente informados do grau de segredo. O acesso a esses saberes não se limita a patente ou cargo na Marinha, mas por uma classificação prévia relacionada à própria construção do sigilo<sup>18</sup>.

As propriedades de **dever** e **lealdade** observadas no exercício profissional e no da vida acadêmica na Escola de Guerra Naval entram como categorias que avaliam a responsabilidade dos agentes através da **obediência** – a segurança extrema que a estrutura possui para garantir, regular e prever a ação dos subordinados.

O sigilo (segredo) e a responsabilidade (obediência) são o eixo-chave do processo da consagração, ao estabelecerem uma comunicação entre as etapas da cadeia de comando e os círculos de incluídos, usando códigos claros e “racionalis”<sup>19</sup>.

<sup>16</sup> N.A.: Ver ETZIONI, 1988: capítulo I; VAL, 1998: pp. 109, e BOURDIEU, 1989b: pp. 46.

<sup>17</sup> N.A.: O importante não é o segredo em si, mas seguir o ritual dos códigos. Na Escola de Guerra Naval, por exemplo, os documentos são marcados apenas “Documento Reservado”, sem estar explícito o grau de segredo da fonte.

<sup>18</sup> N.A.: Um capitão-de-corveta (major) lotado no C-CEM pode receber uma credencial de acesso secreto para a consulta num arquivo sigiloso, enquanto um capitão-de-mar-e-guerra (coronel) do C-PEM pode não receber a mesma credencial, apesar de os oficiais do C-PEM poderem alcançar o nível ultra-secreto. O ritual da concessão da credencial de acesso para os alunos da Escola de Guerra Naval passa por três critérios: a patente do oficial requerente, permissão do comandante da Escola e uma classificação prévia feita pelo Comando Naval.

<sup>19</sup> N.A.: BOURDIEU; 1989b: pp. 11.

## CONCLUSÃO

O C-PEM fecha o ciclo da consagração. O valor pessoal passa a ser o exercício de habilidades próprias do que se quer do comandante, da chefia de estado-maior: a criatividade, o autodidatismo, a mobilidade em campos diversos de conhecimento, o poder de decidir, e a autoridade centrada na responsabilidade. A dimensão acumulada do rigor se perde; assume-se uma dimensão aplicada – um saber que cria e não apenas repete. Os “atos escolares de consagração” criam uma espécie de “círculo virtuoso”: os eleitos – ou convertidos – consagram-se pelo simples fato de oferecerem aos seus eleitores sua opção por estes e seu ritual; e, ao mesmo

tempo, os eleitores são obrigados a canalizar sua escolha a um universo restrito de “eleitos potenciais” produzidos pelo ritual da instituição.

Instituições como a Escola de Guerra Naval acompanham a escalada dos oficiais e ajudam a monitorar a observância dos requisitos necessários à ascensão profissional. A Escola de Guerra Naval leva a cabo esse ritual que consagra aqueles que combinam a melhor origem (os membros do quadro principal, o “de Escola”), o melhor desempenho (a síntese entre o valor de desempenho e o pessoal), e estejam melhor situados (valor relacional) nos requisitos morais, éticos e corporativos, conforme estes forem entendidos pela Marinha.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<PESSOAL> /Carreira/ ; Escola de Guerra Naval;

## BIBLIOGRAFIA

1. BARNETE, Correlli. *Os generais de Hitler*. Rio de Janeiro, Ed. Zahar, 1991.
2. BOURDIEU, Pierre (a) *La Noblesse D'État*, Paris, Galimard, 1989.
3. \_\_\_\_\_ (b) *O poder simbólico*, Lisboa, Ed. Difel, 1989.
4. \_\_\_\_\_ (c) *A economia das trocas simbólicas*, São Paulo, EDUSP, 1996.
5. BRAGA, Mário Jorge Ferreira. “Ciência e Tecnologia como variável estratégica: O caso da Marinha”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, n. 112, 1992, pp. 67-83.
6. CARVALHO, José M. “A Forças Armadas e a Velha República: o poder desestabilizador”. Em *História Geral da Civilização Brasileira vol. 9*, São Paulo, Ed. Difel, 1978.
7. CASTRO, Celso. *O Espírito Militar: Um estudo de Antropologia Social na Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN)*. Rio de Janeiro, Ed. Zahar, 1990.
8. COELHO, Edmundo Campos. (a) *Em busca da identidade: O Exército e a política na Sociedade Brasileira*, Rio de Janeiro, Ed. Campus, 1977.
9. \_\_\_\_\_ (b) “A Instituição Militar no Brasil”. *Boletim Informativo e Bibliográfico de Ciências Sociais (BiB)*, Rio de Janeiro, n. 19, 1985, pp. 5-19.
10. DAVIS, Richard Lewis. “O argumento em prol da Educação Militar Profissional”, *Air Power Journal*, Maxwell Air Force Base, Alabama, USA, Walker Hall, outono, 1991, pp. 58-72.
11. ETZIONI, Amitai. *The Moral Dimension: Toward a New Economics*. New York, Free Press, 1988.

12. LEE, Davis B. "Jogo de Guerra: treinamento para o futuro". *Air Power Journal*. Maxwell Air Force Base, Alabama, USA, Walker Hall, primavera, 1991, pp. 30-43.
13. MaCDONALD, C. B. U. S. Army in World War II: The European Theater of Operations – The Supreme Command Washington D. C., Department of the Army, Historical Division, 1965; 227 pp. .
14. SORJ, Bernardo. *Sociedade e Política no Brasil Pós-64*. São Paulo, Ed. Brasiliense, 1987, 2a. ed.
15. VAL, Sylvio dos Santos. *A Escola de Guerra Naval e a formação dos quadros de elite da Marinha do Brasil*. Niterói. UFF, Dissertação de Mestrado apresentada ao PPGACP, 1998.
16. WEBER, Max. *Parlamento e Governo*. Petrópolis, Ed. Vozes, 1993.

#### Legislação

- PORTARIA MINISTERIAL n. 0115, 27/3/1996, Plano de Carreira de Oficiais da Marinha, Ministério da Marinha, 1996.

Os marinheiros estão habituados a levar a Bandeira do Brasil aos confins do mundo, como o distintivo do seu país distante. Há no desenrolar do pavilhão na solidão do oceano, quando dois navios se encontram, uma sugestão de patriotismo que cala na alma até o fundo. É diante do estrangeiro que se educa, se corrige, se apura o sentimento patriótico, e o marinheiro está sempre diante do estrangeiro.

*Joaquim Nabuco*  
in Balmaceda



# Copamar

veículos

Antonio Cesar GIRÃO Sgarzi

Tel. Cel.: 7813 1311

Augusto CESAR da Nobrega Machado - 61.0043.16

Tel. Cel.: 9999 6047

1. Atendimento especial aos colegas sócios e consorciados do PACN.
2. Revendedor multi-marcas pelo sistema de intermediação.
3. Compramos, vendemos, trocamos e financiamos automóveis novos e usados.
4. Vendemos seu carro, pelo valor de mercado, por CONSIGNAÇÃO.
5. Aceitamos seu carro, como parte de pagamento, na compra de outro veículo.
6. Não feche negócio no ramo de automóveis sem consultar as nossas condições.
7. Temos sempre uma vaga para estacionar o seu carro.

## **COPAMAR VEÍCULOS LTDA.**

Rua Santa Clara, 376, loja A - Copacabana- esquina da Rua Henrique Osório

Tel - 2236 2920 tel/fax - 2235 6993 / 2235 6648

E-mail : [cmachado@montreal.com.br](mailto:cmachado@montreal.com.br) ou [sgarzi@ig.com.br](mailto:sgarzi@ig.com.br)

# AS REVOLTAS DE 1910, NA VISÃO DO CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA\*

LAURO NOGUEIRA FURTADO DE MENDONÇA  
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref<sup>o</sup>)

## SUMÁRIO

- Introdução
- O Manifesto dos Marinheiros
- O relatório do CEMA
- O aspecto disciplinar das revoltas de 1910

## INTRODUÇÃO

As lamentáveis ocorrências que sacudiram a Armada brasileira, nos derradeiros meses do ano de 1910, são do conhecimento de todos os presentes, em especial, depois da obra em que o assunto foi tratado pelo Almirante Hélio Leôncio Martins.

Aventuremo-me, porém, a retornar a este palpitante assunto, e isto porque as con-

tingências do passar dos tempos, sempre fortuitas, trouxeram-me às mãos documentação mantida, até este momento, ao abrigo da exegese tão ao gosto dos cultores da Historiografia.

Eis que, o acaso fez que a elas chegasse, nada mais nada menos que um exemplar, impresso no ano de 1912, pela Papelaria Mendes, sita à Rua do Ouvidor, número 60, de um documento, até então nunca citado em obra alguma que trata desses even-

\* N.R.: Texto adaptado da palestra proferida do V Simpósio da História Naval Ibero-Americana em 1999 no Rio de Janeiro (Ilha Fiscal).

tos, intitulado *Relatório* apresentado ao Ministro da Marinha pelo Contra-Almirante Raymundo de Mello Furtado de Mendonça, Chefe do Estado-Maior da Armada, em maio de 1911.

Foi-me ele encaminhado pela viúva do Capitão-de-Mar-e-Guerra Luiz Alves de Oliveira Bello, antigo oficial de gabinete do Almirante Mendonça e dedicado amigo da família.

Que trás, porém, de novo, tal documento, após tão detalhadas e, diríamos mesmo, exaustivas pesquisas sobre o assunto?

Antes de esclarecê-lo, é necessário voltar no tempo e reter os termos do Manifesto ao Presidente da República, encaminhado pelos marinheiros revoltados, com data de 22 de novembro de 1910.

## O MANIFESTO DOS MARINHEIROS

Antes mesmo de pedir a revogação do Código que estabelecia o uso da chibata e de outros castigos físicos, antes mesmo de pedir o aumento dos soldos, pedem os marinheiros que seja feito "retirar os oficiais incompetentes e indignos (sic) de servirem a nação brasileira", e isto porque, alegam no mesmo manifesto, "teem sido os causadores da Marinha Brasileira não ser grandioza".

Quão estranhas soam a nossos ouvidos tais expressões!

Seriam tão absurdas, que sequer mereceriam resposta. E, mesmo nos entendimentos posteriores, não voltam elas à baila. Melhor seria esquecê-las, como fruto da exaltação existente. Que desapareçam, pois. Não haveria razões para considerá-las.

Surpreendentemente, porém, assim não pensa o Chefe do Estado-Maior.

Tendo assumido suas funções em plena crise, a 3 de dezembro de 1910, ainda capitão-de-mar-e-guerra, graduado no posto de contra-almirante, chamado a ocupar o delicado cargo que o colocava logo abai-

xo do ministro da Marinha, preenchendo-o ao ser deixado vago pela súbita retirada do chefe efetivo e, inicialmente em situação de interinidade, o novo chefe não hesita em assumir as responsabilidades que lhe são inerentes.

Dentre elas não seria a menor a de assumir a responsabilidade de deixar consignado, por escrito, o seu "modo de ver em relação à situação criada por todos e em que cada um tem uma parcela de culpa".

E, sem mais reboços, nem tergiversações, assim se expressa a respeito: "A indisciplina das praças foi o corolário da dos oficiais".

E esta lapidar afirmação vem precedida de análise, em que Sua Excelência expõe as origens desta calamitosa situação disciplinar, remontando desde o findar da Guerra do Paraguai, passando pela Proclamação da República, e pela Guerra Civil, até os tempos que precederam os movimentos iniciados em novembro de 1910.

A gravidade de tais fatos só pode ser bem apreendida pela leitura dos termos do relatório, pois que se trata, na verdade, de um relatório, e não de uma simples introdução, como consta no texto impresso.

Sabendo que os ânimos, à época, exaltaram-se a tal ponto que, até mesmo durante o Conselho de Guerra a que foi submetido o Comandante do Batalhão Naval, Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco José Marques da Rocha, responsável pela morte de 16 presos recolhidos às prisões da Ilha das Cobras, o promotor designado, João Pessoa, foi ameaçado de agressão e de prisão. Assim, é fácil compreender o porquê do desconhecimento em que teria sido mantido tão comprometedor documento.

## O RELATÓRIO DO CEMA

Voltemos, pois, aos fatos, atendo-nos aos termos do relatório, e analisando a sua verdadeira importância:

É ele, de fato, contundente, ao afirmar: "Em sua maior parte os comandantes pouco se dedicavam ao navio; e delegavam as atribuições mais importantes aos imediatos que, por sua vez, as transferiam aos oficiais. E desse modo explica-se o abandono completo do marinheiro, desamparado a bordo e entregue exclusivamente aos marinheiros mais antigos ou aos especialistas – notadamente aos telegrafistas que estudaram na Inglaterra – que se incumbiam de guiá-lo em todas as emergências que se davam a bordo".

"Enquanto esse perigoso princípio de indisciplina se alastrava na proa dos navios, os oficiais, na praça-d'armas, entregavam-se às discussões sobre política e sobre os seus superiores, escreviam à imprensa variadas informações".

E prossegue, mais adiante, "Além disso, outras razões davam às guarnições a conivência da impunidade das faltas que cometessem; e convencidos de que a sua situação era superior à dos comandantes e oficiais do estado-maior, resolviam fazer o que parecia ser ditado por estes".

Ora, do acima exposto, pode-se concluir que, na maioria dos navios, o indispensável exemplo de comando e de autoridade, pelo menos nas fainas corriqueiras da vida naval, vinha sendo delegado pela oficialidade, aos especialistas e telegrafistas, que haviam tido a oportunidade de realizar cursos de formação e aperfeiçoamento, no exterior, quando não àqueles marinheiros mais antigos, muita vez respeitadas, principalmente, pela fama grandiosa nas rodas de capoeira, ou pela intimi-

dação dos jovens grumetes, indefesos perante seu arbítrio.

Sentiam-se, pois, esses marinheiros, e mesmo alguns cabos e sargentos, à vista da omissão de parte ponderável de seus superiores (mais preocupados com as tricas políticas do que com os afazeres da vida marinheira), em condições de exigir o adequado preenchimento dos quadros de oficiais, seus superiores hierárquicos, nos moldes que certamente haviam podido constatar, durante o longo período em que haviam estado em contacto com a Marinha de Sua Majestade, o Rei da Grã-Bretanha.

A alegada suspensão do castigo da chibata, seria, pois, apenas o estopim necessário para fazer eclodir a revolta, como havia sido a "sopa de borsch", na revolta do *Potenkim*.

A revolta, sob esta perspectiva, nada tinha de política, quanto a eventuais influências esquerdistas ou anarquistas; ou sa-

---

---

## "A indisciplina das praças foi o corolário da insubordinação dos oficiais"

*Raymundo de M. F. de Mendonça*  
CEMA – 1910

---

---

ríamos mesmo afirmar, ser ela intrinsecamente conservadora, objetivando o restabelecimento de uma situação disciplinar que viera se deteriorando, desde que, como afirma o mesmo relatório, "Os impacientes romperam com a disciplina, fazendo-a rolar nos gramados do Largo do Rocio, onde oficiais e marinheiros confabulavam sobre a causa comum. Estavam partidos os elos da disciplina".

É verdade que os sangrentos acontecimentos ocorridos a bordo do *Minas Gerais* poderiam despertar-nos outras considerações, porém, cabe aqui memorar a antiga sabedoria helênica, ao nos lembrar que "Saturno devora os seus filhos", sendo imprevisível o desenrolar das revoluções.

Sem dúvida, Batista das Neves não era um comandante omisso, nem os massacres ocorridos a bordo do encouraçado que comandava estariam previstos pela comissão organizadora do levante, o que parece indicar ausência de João Cândido, por ocasião de sua ocorrência, o que não nos cabe abordar, à vista da exiguidade de tempo.

O que é fato é que este relatório esteve desaparecido, por dezenas e dezenas de anos, só voltando a aparecer, por mero acaso. Porém, torna-se, doravante, elemento indispensável para o estudo das Revoltas de 1910, já que, passada quase uma centena de anos; "o motivo que tristes e poderosas razões mandam calar", expresso pelo Ministro da Marinha, em Relatório ao Presidente da República, também datado de maio de 1911, certamente não mais subsiste.

#### **O ASPECTO DISCIPLINAR DAS REVOLTAS DE 1910**

O relatório em pauta, ao afirmar que "a indisciplina dos marinheiros é o corolário da indisciplina dos oficiais", abre novo campo à discussão do problema disciplinar, à época dos eventos de que trata, até o momento centrado na má qualidade do pessoal que compunha os quadros de pessoal subalterno da Armada, quer pelo deficiente sistema de recrutamento, quer proveniente das Escolas de Aprendizes.

Que haveria problemas nesse campo, já o expôs o Almirante Leôncio Martins, ao consignar que as discussões entre oficiais, pela imprensa da época, constituíam "verdadeiro entrevero jornalístico..... realmente uma revolta branca dos oficiais menos graduados contra a situação vigente, da qual

os marinheiros de melhor nível tomaram conhecimento pela leitura dos jornais". Entretanto, atingir tal extremo, que fossem capazes de provocar conseqüências da ordem de gravidade dos fatos ocorridos, não o poderíamos supor, à primeira vista.

As palavras do Chefe de Estado-Maior, porém, não deixam pairar dúvidas a respeito. Podemos, mesmo, considerá-las, como sendo o motivo da inusitada expressão do Ministro da Marinha, ao dirigir-se à Presidência da República, no mesmo mês de maio de 1911, "de que tristes, mas poderosas razões mandam calar".

Cabe-nos, pois, não mais subsistindo tais razões, passada quase uma centena de anos, reportar-nos às origens de tão constrangedora situação, para o que preferimos socorrer-nos dos termos do próprio relatório, do qual podemos, ordenando-os de acordo com a necessidade de maior concisão e seqüência das idéias, registrar o seguinte: Assim, referindo-se à Guerra do Paraguai, se expressa o Almirante Mendonça:

"A terminação dessa guerra marcava o início da decadência".

"Aos progressos navais e materiais das outras Marinhãs correspondemos com o abandono completo e absoluto pela nossa".

"A descrença começou a desenvolver-se até mesmo entre aqueles que escreveram as páginas mais brilhantes da nossa história," ...", por ver que não eram atendidos os seus interesses (da Marinha) e pelo abandono em que ficou, depois da Guerra do Paraguai".

O manifesto desapareço da classe política, no que tangia às Forças Armadas, tornava-se cada vez mais acentuado, em es-

---

---

### **O manifesto desapareço da classe política, no que tangia às Forças Armadas, tornava-se cada vez mais acentuado**

---

---

(N.R.: Refere-se a 1911)

pecial pela nomeação, para o exercício dos cargos de ministros de suas pastas, de civis, muita vez jejunos em assuntos castrenses, em especial, no que se referia à Armada do Império, dando origem à chamada Questão Militar, da qual o último episódio importante originou-se do grave incidente ocorrido com o Capitão-Tenente Leite Lobo, tão inabilmente conduzido, que resultou na queda do Gabinete Cotegipe.

Esta insólita situação haveria de conduzir ao levantamento militar chefiado pelo Marechal-de-Campo Manoel Deodoro da Fonseca, ao qual aderiram as forças de Marinha estacionadas no Largo do Rocio, abrindo-se o caminho à Proclamação da República, partindo-se, então, "os elos da disciplina", no dizer do Almirante Mendonça.

O novo regímen, em que pese o fato de ser corriqueiramente apresentado como não sangrento, à exceção dos ferimentos sofridos pelo Almirante Barão de Ladário, deu início a um longo período de profundas

comovções intestinas, com insurreições em diversas províncias, guindadas, de supetão, à condição de estados semi-independentes, mercê de Constituição inspirada no exterior, sem raízes na tradição e nos costumes nacionais, ao que o governo central reagiu, com intervenções armadas, de Norte a Sul e de Leste a Oeste.

Como não podia deixar de ocorrer, chegou-se ao extremo do fechamento do Congresso, ao que a Armada respondeu, revoltando-se, o que levou à renúncia do já então Generalíssimo Deodoro da Fonseca.

Ascendia ao governo o Vice-Presidente, Marechal-de-Campo Floriano Vieira Pei-

xoto, porém, como a "Hidra de Lerna", a indisciplina renascia, cada vez mais virulenta. Agora defrontavam-se o Contra-Almirante Custódio José de Mello e o Vice-Presidente, no exercício da Presidência, como se intitulava Floriano.

A indisciplina criava sempre novas cabeças, cada vez mais virulentas, e "a Marinha, fraca pela desorganização moral e material e arrastada pelas correntes de atração que a solicitavam, ... especeu-se de tudo e os seus oficiais levantaram a bandeira da Revolução, corolário lógico de um estado de franca decomposição moral pelo desaparecimento completo da disciplina, que levou consigo a única esperança que come-

gava a despertar o interesse pelo futuro da Marinha — A Escola Naval comandada por Saldanha da Gama."

À hecatombe, que mergulharia a nação na maior e mais cruenta de suas guerras civis, cobrindo o território de todos os Estados do Sul, além das cidades do Rio de Janeiro, e de Niterói; atingindo as opera-

ções militares, todo o litoral, desde Recife, até Montevidéu, custou a vida a numerosos oficiais e civis, muitos deles fuzilados, sem processo, ou vítimas de impiedosos degoladores, nefandos profissionais a serviço das forças vencedoras, seja nos campos de batalha, seja a inofensivos e inermes prisioneiros.

Noventa dos 134 aspirantes matriculados na Escola Naval acompanharam Saldanha, ou seja, mais de dois terços dos futuros oficiais deixaram os bancos escolares e tomaram armas contra o governo constituído, na defesa de obscuros mode-

---

## Mais de dois terços dos futuros oficiais deixaram os bancos escolares e tomaram armas contra o governo constituído na defesa de obscuros modelos políticos

---

los políticos. Combateram, conduziram barcos de guerra em operações. Uma dezena dentre eles encontrou a morte, dos quais dois fuzilados pelo Coronel Moreira Cesar\*, e três tiveram as cabeças decepadas em Campo Osório. Abriram-se, assim, fossos indelévels, que mesmo a mais ampla anistia dificilmente apagaría.

Por fim, após a morte de Saldanha, já no governo de Prudente de Moraes, "terminada a guerra civil, conservaram-se latentes, por muito tempo, os ódios e as prevenções inerentes à situação criada pelos amigos de ontem, transformados, no dia seguinte, em inimigos irreconciliáveis".

"A situação de desconfiança durou por longos anos, em prejuízo do serviço".

Diríamos que perdurou até tempos mais recentes, pois, anistiados em 21 de outubro de 1895, os aspirantes e guardas-marinha, cuja maioria arvorada a bandeira encarnada da Revolução, vieram a constituir a maioria da oficialidade subalterna e intermediária, até a primeira década do século XX e, ascendendo na hierarquia, assumiriam mesmo a direção superior da Marinha, o que explica a "revolta branca" dos oficiais mais modernos, à época e o fato de termos conhecido os Navios-Escola *Almirante Saldanha* e *Custódio de Mello*, mas não conhecermos nenhuma

belonave batizada "Jerônimo Gonçalves", o Almirante vencedor ou "Comandante Altino Correia", que torpedeou e afundou o *Aquidabã*, em memorável feito naval, de repercussão mundial.

Podemos aqui, plagiando ao inverso Machado de Assis, afirmar: ao perdedor, as batatas, e pensar com os nossos botões: será este um vezo brasileiro, outorgar ao perdedor, as batatas?

\*  
\* \*

Tudo o que foi mostrado, teve por fim, se não justificar, apenas explicar o porquê uma oficialidade que viria a mostrar suas qualidades nas duas décadas que se seguiram, enfrentando duas campanhas navais de âmbito universal, saindo-se airoosamente de ambas as campanhas, pôde ensejar tão graves acusações.

Para concluir, ousamos afirmar que a lição da História é a de que as guarnições são o reflexo da oficialidade. Aquelas que lutaram no Paraguai eram do mesmo barro que as que se insurgiram em 1910. Os oleiros que as moldaram é que seriam diferentes. Desse barro, foi torneado um Marçílio Dias. Tem razão, pois, o Almirante Mendonça!

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRA> / Revolta da Armada /; Mendonça, Raymundo M. F. (Alte.);

\* N.R.: Veja *Os Militares e a Política na República – A Guerra de Canudos na RMB do 1º trim./2001*, págs. 48.

## OSWALDO CABRAL E SEU "O MÁRTIR DO CALVÁRIO"

GERSON FLEISCHHAUER  
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref<sup>o</sup>)

No ano do centenário do nascimento do Maestro Oswaldo Cabral, lembrei-me de um episódio que mostra a grandeza do homem que ele foi e que relato a seguir.

Lá pelos anos de 1930, Oswaldo Passos Cabral era um dos violetistas, membro da diretoria e bibliotecário da famosa Orquestra da Sociedade de Concertos Sinfônicos do Rio de Janeiro, fundada em 1912 pelo Professor Francisco Nunes, catedrático de clarineta do Instituto Nacional de Música.

Esta orquestra foi talvez o maior conjunto orquestral permanente do Brasil. Ela chegou a ter 120 figurás e foi regida até 1935 pelo Maestro Francisco Braga, tendo apresentado mais de 200 concertos.

Em um de seus ensaios, em 1929, Oswaldo Cabral apareceu no local com a partitura da sua suíte sacra O MÁRTIR.

No intervalo dado para descanso dos músicos, ele esqueceu de levar consigo a partitura, ficando a mesma em sua cadeira, junto à sua viola. Voltando para a continuação do ensaio, verificou que a mesma não estava no local onde fora deixada.

Depois de alguns momentos de procura, surgiu-lhe o colega e grande amigo Arlindo da Ponte (que lhe mereceu um dobrado com o seu nome), dizendo-lhe ter entregado a partitura ao Maestro Francisco Braga, regente titular.

Naquele instante, Oswaldo Cabral transformou-se e, prevendo uma rejeição de sua obra, apresentou expressão tímida, ainda muito maior que a que lhe era peculiar.

Iza Queiroz Santos, professora, pianista e grande biógrafa de Francisco Braga, dizia de Cabral: "Oswaldo Cabral, modesto e tímido, de uma timidez que chega a parecer humildade."

Passados alguns dias porém, o Maestro lhe comunicava ter gostado da obra e que já a havia incluído no programa do próximo concerto.

E assim aconteceu. No concerto 145 da série, Francisco Braga colocou entre *Mes-*

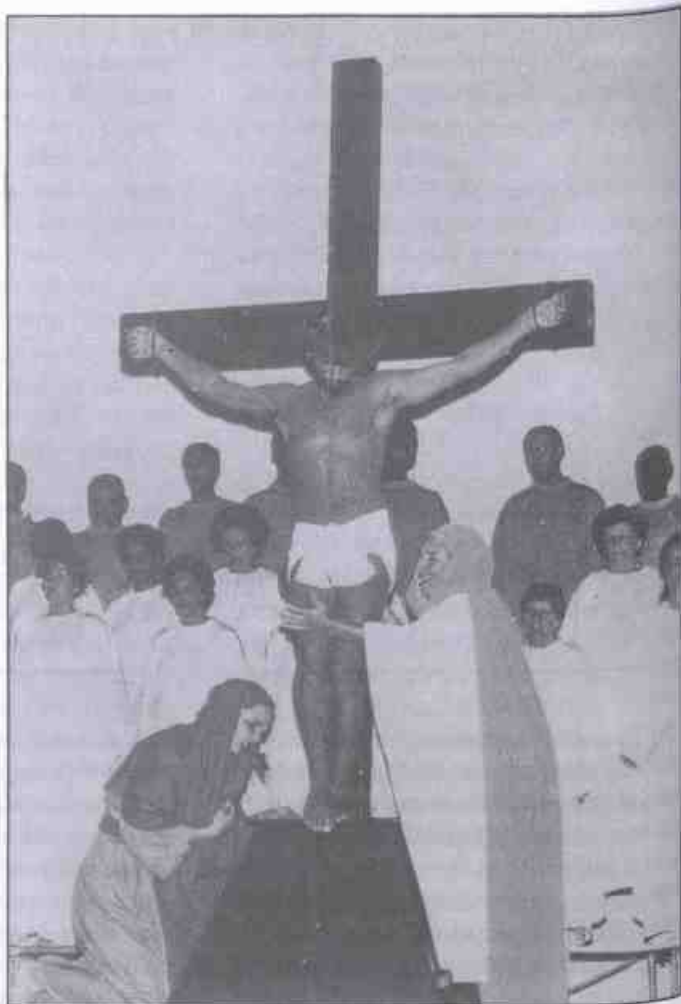
tres Cantores de Wagner e Pacific de Honegger, a suíte sacra O MÁRTIR.

A platéia gostou e aplaudiu de pé, inclusive o ilustre Maestro Henrique Oswald<sup>1</sup>, que foi pessoalmente ao palco, no término do espetáculo, e teve ótimas palavras de elogio, que serviram de incentivo para prosseguir em seus estudos.

Oswaldo Cabral procurou então um grande professor e não menor amigo, o Maestro José Siqueira<sup>2</sup>, que lhe ensinou harmonia, contraponto e fuga.

Seus estudos lhe deram aprovação nos exames finais dessas matérias na Escola Nacional de Música e lhe abriram as portas para o ingresso na Universidade do Brasil, na mesma Escola, diplomando-se nos cursos de Composição, Instrumentação, Regência e Folclore.

Com os últimos conhecimentos adquiridos, melhorou Oswaldo Cabral a estrutura musical de sua suíte O MÁRTIR.



#### O MÁRTIR DO CALVÁRIO

João Bernner no papel de Jesus Cristo e Eunice Rubim representa Maria

Em concerto dado pela Banda de Música do Corpo de Fuzileiros Navais, sob sua

<sup>1</sup> N.A.: Henrique Oswald foi grande compositor brasileiro que, como Francisco Braga, recebeu da França a sua mais alta condecoração, *La Legion D'Honneur*, e é o patrono da cadeira nº 12 da Academia Nacional de Música.

<sup>2</sup> N.A.: O Maestro José Siqueira foi um grande compositor e regente paraibano, notável impulsionador da música no Brasil, fundador das orquestras Sinfônica Brasileira e Sinfônica Nacional e autor do anteprojeto da Ordem dos Músicos do Brasil.

regência – ele foi titular por 37 anos consecutivos – foi novamente executada a suíte.

O saudoso musicólogo Frei Pedro Sinsig<sup>3</sup>, que estava presente, alguns dias depois lhe escrevia as seguintes palavras:

“A sua composição, cujo título poderia fazer pensar em estilo leve, revela muita severidade artística, a par de ótimos conhecimentos técnicos”.

Pessoalmente, quando o autor lhe foi agradecer a presença no concerto, Frei Pedro aconselhou-o transformar a suíte num oratório.

O Maestro Braga também lhe havia dado a mesma sugestão, a qual Oswaldo Cabral tomou como um bom conselho, pelo respeito e dedicação que tinha ao grande maestro.

Mais tarde, quando concluiu o seu curso de Composição, reformulou sua obra, colocando-a sob a forma de oratório.

Bem mais recentemente, compôs e incorporou à obra mais um Ato: A Última Ceia – Palavras Proféticas, que vem sendo considerado pela crítica como um dos mais belos.

A versão definitiva do oratório comporta um prólogo, treze quadros e três atos.

Fundada a Sociedade Oswaldo Cabral, em 1977, foi o oratório apresentado inúmeras vezes nas Semanas Santas, entre 1979 e 1987, no Salão Leopoldo Miguez da Es-

cola de Música da Universidade Federal do Rio de Janeiro, no então Teatro do BNH (extinto Banco Nacional da Habitação) e, parcialmente, na Igreja dos Sagrados Corações, no bairro da Tijuca.

Enriqueceram sempre suas apresentações uma comovente encenação, a cargo do Grupo Teatral Mirelafasidosol, que incluía uma “Crucificação” e uma “Ascensão do Senhor”; solistas vocais; o “Coral e Orquestra Somúsica e inúmeros elementos da “Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais”.

O Cristo foi sempre magnificamente vivido por João Bernner e Maria por Eunice Rubim. Como regentes atuaram os maestros Oswaldo Cabral e Ciro Braga.

O Oratório O MÁRTIR do CALVÁRIO é uma monumental peça, comparável, em grandiosidade, ao *O Messias*, de Händel.

A sua apresentação, em 1958, em Natal, Rio Grande do Norte, com a Banda do Corpo de Fuzileiros Navais, a pedido de D. Marcolino Esmeraldo de Souza Dantas, Arcebispo da cidade, proporcionou ao autor uma das maiores emoções de sua vida. Procurando-o em sua residência, teve suas mãos beijadas por aquele eclesiástico, que, mesmo cego, se pôs de joelhos e exclamou:

“Mãos que compõem uma peça destas só podem ser divinas!”

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<NOMES > / Cabral, Oswaldo /; Música;

<sup>3</sup> N.A.: Frei Pedro Sinsig, grande musicólogo alemão, naturalizado brasileiro, em 1898. Desenvolveu no Brasil grande atividade musical, criando cursos e revistas, além de um dicionário musical. Foi também grande divulgador da obra do Padre José Maurício.

# 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.: 2516-8784 / Fax: 2516-0265 ou Internet no endereço:

<http://www.biblioteca.mb/biblioteca/asp/opcoes.asp>

## A CASA DO HOMEM DO MAR E A MENTALIDADE MARÍTIMA

MILTON SÉRGIO SILVA CORRÊA  
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

Desde os bancos escolares, somos informados sobre a importância do conceito da mentalidade marítima na formação do Poder Marítimo, aqui expresso como um dos fatores que compõem o Poder Nacional.

A geopolítica expõe, com clareza, a série de atributos necessários para que o país aspire a atingir níveis de prosperidade e consequente satisfação de sua população. Parece fácil indicar e selecionar o conjunto de fatores para que se agreguem, inter-relacionem e possam vir a formar o Poder Nacional.

Difícil – quase impossível – é fazer com que estes fatores se tornem realidade e profícuos. Melhor explicando, a dificuldade ou impossibilidade está em atingir o nível satisfatório de cada fator, pois um é dependente do outro e cada qual se afigura como um grão de areia na formação do monte.

Difícil – quase impossível – é obter que cada grão permaneça junto ao outro e não esparso, pois o monte inexistente sem a agregação.

A impossibilidade está em obter alguém que oriente a confecção do monte de areia e que também não o deixe esparramar por conta de uma ventania ou chuva forte.

Os percalços que afligem a nação são enfrentados com as proteções que se puderam agregar ao longo da vida, desde o nascimento.

A que corresponde mentalidade marítima – um grão pequenino – para se integrar ao conjunto do Poder Nacional?

A complexidade está, ainda, na subjetividade do conceito; se com fatores objetivos há dificuldade em encontrar seus devidos lugares, o que dizer do que não é palpável, visto, ouvido e sentido.

A abstração induz à formulação de idéias para se alcançar o objetivo (mesmo que subjetivo!).

Mas o que é mentalidade marítima?

Até aqui somente sabemos que ela é uma das parcelas do Poder Marítimo. Bem, ela faz parte de um conjunto que – associado, integrado e inter-relacionado – pode proporcionar ao país a satisfação de sua necessidade no setor, aí compreendidos navios e embarcações, vias de transporte marítimo, empresas e agências de navegação, portos e ancoradouros, pesca, pessoal no mar e em terra, equipamentos, escolas e ensino, ciência e tecnologia puras e aplicadas, esporte e recreio, estaleiros de construção, reparo e manutenção, a Marinha Mercante e a de Guerra e, agora, em grande evidência, o produto obtido no mar, no solo e subsolo marinho pelas plataformas!

Faltou mencionar a vontade política para se somar a este conjunto e fazê-lo funcionar com eficiência e harmonia.

A mentalidade a ser inculcada no povo é a de que todos esses fatores são importantes e necessários para a satisfação das necessidades da nação e que as **pessoas, nas suas devidas posições e esferas de competência, podem e devem se esforçar para que o objetivo seja atingido.**

Não nos parece possível alcançar este objetivo sem que o povo reconheça o Mar como fundamental para o bem-estar da nação.

Já nos alertava Rui Barbosa, na *Lição das Esquadras*, sobre a fundamentabilidade do Mar: “põe-lo Deus a bramir junto ao nosso sono para pregar que não durmamos... o mar é uma escola de força e de previdência... todos os seus espetáculos são lições, não os contemplemos frivolamente...”.

A tarefa de influir sobre a mente do povo é hercúlea, deste modo, reconhecendo nos-

as limitações, contentemo-nos com a esfera de competência que possamos atingir... Por vezes, tentando alçar vãos mais altos, acabamos não saindo do chão... Concentremos nossos esforços na Marinha de Guerra, onde a tarefa pode parecer factível, ainda que também difícil.

A missão constitucional da Marinha está bem definida e pode ser admitido que, cumprida de forma bastante razoável, isto é, com pessoal instruído e adestrado, material mantido em condições boas de operação, programas futuros imaginados com parcimônia e dentro das disponibilidades da Nação e lisura na gestão financeira. A Marinha tem planejamento cuidadoso e administração eficiente.

No aspecto que estamos abordando – mentalidade marítima –, a Marinha se esforça e procura atingir boa fatia da população, difundindo o conceito e tentando propagá-lo com os recursos que têm à mão: os espaços culturais, as exposições, palestras e participações nas comunidades e regiões sob influência e/ou jurisdição da Marinha.

Nos últimos anos, o Patrimônio Histórico e Cultural foi enriquecido sobremaneira pelo aumento do acervo e criação de uma Diretoria específica, mantida sob a tutela de historiador reconhecido no País e no exterior. O crescimento do setor foi bastante expressivo e o serviço que trata da matéria recebeu apoio da administração naval, alçado a nível nunca antes atingido na história do País.

Mas então?... O que ainda almejamos? Onde pretendemos chegar com esta ladainha? Ah!

**À Casa do Homem do Mar...**

É aquele grão de areia adicional no conjunto do qual tratamos antes – o Poder Marítimo, componente do Poder Nacional.

1 N.A.: A Zona Econômica Exclusiva fez aumentar o “território” brasileiro em cerca de 60 %.



## TRÊS INSTANTES DA CASA DO HOMEM DO MAR

- ❶ - Em 1975, antiga Alfândega, abandonada há alguns anos.
- ❷ - Em fevereiro de 1982, inauguração da Casa do Homem do Mar.
- ❸ - Em 2001, Agência da Receita Federal.



Como e por que fazê-la existir? E para quê?

Bem, ao homem do mar, marítimo mercante ou de guerra, não parece tão difícil convencer... Ledo engano!

Poucos, muito poucos pensaram sobre a questão, nem atentaram a respeito de como isso pode contribuir para si e para a Nação. Tantos e tantos anos se passaram sem que a existência da Casa tenha influído na sua vida e ... que pretensão e ousadia ... na vida da Nação!

Alguns países fundaram e possuem os *Seamen Club* ou outros nomes para designar o que estamos chamando de Casa do Homem do Mar. E por que imaginamos que tal existência possa contribuir para a vida e o poder da Nação?

Para comprovar a tese, temos que remontar há alguns anos, quando ingressávamos na Marinha, na década de 1950...

Na chegada ao porto, após algum tempo no mar, a recepção pelo pessoal de terra, usualmente, não tinha o sentido de oferecer ou de orientar para o relacionamento com a sociedade. Os oferecimentos de alguns clubes sociais representavam, contudo, o esforço dos que nos recebiam para a conveniente confraternização.

Esse procedimento era mais comum quando das viagens de instrução com aspirantes e guardas-marinha.

Navios escoteiros, em comissões não regulares, usualmente não eram recepcionados com o mesmo enfoque. Houve ocasiões em que as tripulações constituíam embaraços para o pessoal de terra!

Em um ou outro porto eram colocadas à disposição instruções para orientação sobre turismo, transportes e outras informações.

Mas, salvo o esforço pessoal de alguns, os navios não representavam uma alegria para os militares que estavam servindo em terra.

À época dos cruzadores, era necessário formar grupo de serviço de escolta para policial e para melhor controlar a guarnição, pois ocorriam desordens, alterações e excessos de bebidas.

Na maior parte das vezes, as questões eram solucionadas pelo próprio navio, havendo, no entanto, ocasiões em que os fatos eram alçados à esfera policial e de justiça.

Com os demais navios, de porte menor, não havia muita diferença.

Como imaginar que pudesse ter sido diferente?

Bem, a solução imaginada ficou com as capitânias dos portos, suas delegacias, agências e capatazias, porque são elas que se relacionam com as comunidades e sociedades, de modo amplo e expressivo. Elas interferem nas cidades e regiões onde estão sediadas e fazem parte da sua vida, independente de suas vontades e disposições. O grau de interferência depende, por óbvio, da personalidade que estiver à frente da organização, como do porte do município em que estiver situada.

Para exemplificar, encontramos exemplo em uma pequena cidade cuja vida dependia e girava em torno do porto.

Um dos subalternos era presidente de um clube social; aos fins de semana eram realizados bailes pagos, bem controlados pela diretoria para que não ocorressem problemas de qualquer espécie. Alguns militares freqüentavam o clube com suas famílias e este passou a ser um ponto de referência.

O capitão dos portos, observando o fato, incentivou também o esporte e, com ajuda da municipalidade, construiu a primeira quadra poliesportiva com iluminação da região. Em curto período, o clube difundiu a prática de esportes também aos municípios vizinhos e as festas de fim de semana passaram a ser mais concorridas.

**Aí estava o embrião** – marítimos mercantes e de guerra (estes em maior participação) tornaram-se freqüentadores do clube. Antes disso nada lhes era oferecido... A prática de esportes, em diversas modalidades, foi incentivada e ganhou impulso; o município participou de jogos estaduais e, surpreendentemente, obteve o 2º lugar, à frente de comunidades bem maiores e com mais recursos.

Quase uma década se passou e aquele oficial assumiu outra capitania – maior e cujo porto era freqüentado por uma centena de navios por mês, a maioria estrangeira. As facilidades no setor esportivo e social eram boas e suficientes para atender os militares que aí residiam ou os que entravam ao porto.

Mas como integrar o marinheiro mercante de qualquer nacionalidade e como lhe proporcionar estas facilidades?

A **Casa do Homem do Mar** foi a solução concebida, utilizando antigo prédio em ruínas de propriedade da União. Belo exemplar de arquitetura do início do século, com área construída de cerca de 1.500 m<sup>2</sup> e próximo ao porto.

Foi realizada a restauração com recursos proporcionados pelo Ministério da Marinha, governos do estado e do município, Administração do porto e sociedade local.

A Casa oferecia; posto bancário, com câmbio de moedas; agência estadual de turismo, com recepcionistas bilíngües; salão de jogos, com lanchonete e bar; salão de leitura; salão com televisão e música; poucos quartos para alojar hóspedes eventuais; sala com exposição de peças marítimas antigas e divulgação de parte da história local; facilidades de comunicação telegráfica/telefônica.

A administração da Casa cabia à Sociedade dos Amigos da Marinha (Soamar) e, para prover recursos financeiros regulares, foram alugadas salas e acertada, com as empresas/agências de navegação, módica contribuição por navio que demandasse ao porto (US\$ 5). Mais tarde, essa ínfima contribuição foi cancelada, à instância de autoridade do Ministério da Marinha, que, obviamente, não compreendeu o propósito a que se destinava a Casa!

Mas a idéia básica foi lançada e a Casa do Homem do Mar do Paraná funcionou durante alguns anos...

Não podemos precisar quando ela deixou de existir, pois, em data recente, o prédio foi retomado pela União e hoje serve à Receita Federal.

Bem, a Casa do Homem do Mar pode atender a alguns propósitos: tentar integrar o homem do mar à sociedade, proporcionando relacionamento que hoje inexistente; incentivar o setor de turismo e o comércio da região; permitir que a sociedade local ou regional passe a ter contato com outras culturas e costumes.

Com a Casa do Homem do Mar, é possível imaginar que o homem do mar possa passar a ser tratado e visto como importante fator da atividade econômica e social, contribuindo para o fortalecimento do Poder Marítimo.

Finalmente e concluindo, é preciso admitir que não se prevê facilidade para execução da idéia, mas nunca se imaginou que este objetivo possa ser alcançado sem esforço e desprendimento, e como dissemos no início, é fundamental que cada um identifique e cumpra o papel que lhe cabe no conjunto do Poder Nacional...

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PSICOSSOCIAL> / Assistência Social / ; Casa do Marinheiro; Casa do Homem do Mar; Soamar-PR;

“Agora ficou mais fácil localizar aquela matéria que li na *Revista Marítima Brasileira* e que vou pesquisar para escrever o meu trabalho”

## Vem aí o CD Índice Remissivo por Assuntos de todas as matérias publicadas desde a sua fundação até o ano de 2000



Fácil de ser consultado, as matérias nele encontradas poderão ser pesquisadas na Biblioteca da Marinha, que possui a coleção completa da Revista

Reserve já o seu  
Envie e-mail para: [sdm14@sdm.mar.mil.br](mailto:sdm14@sdm.mar.mil.br)

A CONTAMINAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE  
PELO NAVIO-MERCANTE BAHAMAS  
(Acórdão referente ao Processo nº 18.370/99 do Tribunal  
Marítimo)

CARLOS FERNANDO MARTINS PAMPLONA  
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)  
Professor – Juiz-Relator

---

*Navio Químico Bahamas, de bandeira maltesa. Contaminação, pela água, da carga de ácido sulfúrico, quando atracado a porto nacional, gerando mistura altamente corrosiva, ocasionando avarias estruturais por interligação e alagamento dos tanques, compartimentos e praça de máquinas e provocando o assentamento e encalhe no berço de atracação, gerando condições de alto risco de explosão e de grave poluição ambiental, seguindo-se operação de salvamento através do alijamento por transbordo de parte da carga contaminada e reflutuação, para retirada do navio avariado do porto. Erro operacional no manuseio de válvulas de carga, provocando vazamento do ácido, imprópriamente esgotado e transferido, gerando ataque químico às redes de lastro, aumentando a ação corrosiva pela diluição; demora em comunicar o acidente às autoridades brasileiras, agravando suas consequências; despreparo da tripulação armada para operar navio daquela classe. Imperícia do Imediato; negligência e dolo eventual do Comandante; negligência da armadora/operadora do navio estrangeiro. Condenação.*

Vistos, relatados e discutidos os presentes autos.

Trata-se de analisar acidente da navegação envolvendo o Navio-Tanque

*Bahamas, de bandeira maltesa, classificado para transporte de substâncias químicas, quando, no período de 24 a 31/08/98, esteve atracado em terminais do porto de*

Rio Grande/RS, em faina de descarga de ácido sulfúrico, ocasião na qual sofreu avarias estruturais, com furos no costado, intercomunicação de tanques, alagamento e perda de fluatibilidade, acabando por assentar no fundo do berço do terminal da Fertisul, no Porto Novo, provocando graves e prolongados transtornos na operação do porto e na saúde ambiental da região, decorrentes da operação de salvamento, no curso da qual *3 mil toneladas de ácido sulfúrico* existentes nos tanques de bordo tiveram que, em condição emergencial, ser bombeados para o canal do porto, objetivando fazer reflutuar o navio para sua retirada do local, diante do *risco de explosão* envolvido.

Da farta prova testemunhal colhida (56 depoimentos) e extensa documentação acostada, **extraí-se, em resumo**, que o navio, procedente da Austrália, com cerca de *20 mil toneladas de ácido sulfúrico* nos tanques, atracou no terminal da Trevo, em Rio Grande, no dia 24 de agosto de 1998 e iniciou a descarga às 18:50h; às 07:00h da manhã seguinte, o Imediato do navio mandou o operador de bombas abrir um pouco mais a válvula reguladora de débito e, logo em seguida, verificou-se uma abrupta queda da vazão, sendo constatado que a válvula havia sido fechada, tendo ocorrido vazamento do ácido para a praça de bombas, através das gaxetas. Após a reabertura da válvula, cessou o vazamento, sendo dado prosseguimento ao bombeamento. O líquido derramado no piso da praça de bombas foi então bombeado para outro tanque de carga, que estava vazio, através de um arranjo de emergência promovido pelo imediato, porém, não foi possível esgotar totalmente o líquido derramado, ficando parte do ácido no fundo do compartimento. Como as redes de lastro ficaram submersas no ácido remanescente e, não sendo elas fabricadas em material resistente à corro-

são por ataque químico, sofreram avarias e, quando os tanques de lastro foram operados, durante a descarga do produto químico, ocorreu vazamento de água pela rede de lastro. Quando essa água entrou em contato com o restante do ácido que ficara no piso da praça de bombas, diluindo-o, formou-se uma mistura muito corrosiva, que continuou sendo esgotada para o tanque pelo arranjo montado, permanecendo a impossibilidade de seu total esgotamento, ficando o ácido diluído a corroer os selos das bombas de carga, provocando vazamento de óleo do sistema hidráulico.

O ácido sulfúrico é um produto que é transportado a bordo de navios químicos, em tanques com revestimento especial, sempre em altas concentrações (98%). Quando diluído em água passa a ser extremamente corrosivo.

Após o término da descarga naquele terminal, acreditou-se que o problema havia sido sanado, sendo então o navio transferido para o terminal da Petrobrás. O tripulante grego Kyriakakis Charalampos, operador de bombas, foi sumariamente demitido de sua função a bordo, desembarcando e deixando o país (fls. 336).

No dia 26 o navio recebeu óleo hidráulico para reposição, porém, quando tentado o bombeamento da carga, foi verificada nova queda de pressão, impedindo a operação. No dia 27, apenas 670 toneladas foram descarregadas, devido à nova queda de pressão no sistema de óleo hidráulico.

No dia 28, o navio recebeu ordem para se transferir para o terminal da Fertisul, já que a demora no bombeamento estava atrasando a operação de outros navios. Na madrugada do dia 29, o navio começou a adernar, sendo feitas manobras de lastro, porém, cerca das 09:00h, a banda a bombordo atingiu 11°. As canalizações das bombas de esgoto utilizadas continuavam a sofrer destruição pelo ataque do ácido.

No dia 30, a banda chegou a ser reduzida a zero, cerca das 13:30h, porém o navio passou a experimentar um adernamento para o outro bordo, sendo notado pela tripulação uma forte reação química em um dos tanques de lastro, quando então foram desconectados os mangotes de carga. No dia 31, durante a madrugada, verificou-se a ocorrência de vazamento de ácido para a praça de máquinas, através do flange cego da antepara, combatido pela tripulação, porém sem êxito, até que o nível começou a atingir os geradores principais que, então, foram desligados. Às 05:00h, a tripulação abandonou o navio, ocasião em que, só então, foram informadas as autoridades marítima e portuária acerca das ocorrências a bordo. O Comandante foi compelido pelo Capitão dos Portos a permanecer nas proximidades, com sua tripulação para prestar auxílio, sendo reforçada a amarração, evitando o afastamento do navio em relação ao cais, decorrente da ação de ventos que sopravam na ocasião. O *Bahamas* acabou assentando no fundo, de pouca profundidade, em seu local de atracação. Na medida em que os tanques de bordo, gradativamente, se contaminavam com a água, passaram a apresentar borrifos de vapor, com mistura ácida em suspensão, através dos suspiros.

Diante da possibilidade de explosão do navio, decorrente da forte reação química a bordo, decidiram as autoridades locais, reunidas em emergência, pelo descarte da mistura ácida no canal de acesso ao Porto Novo, em condições de maré vazante e com controle da vazão de descarga, para evitar uma acentuada variação do PH da água, objetivando não comprometer o meio ambiente. Chegaram a ser despejadas no canal cerca de 3 mil toneladas da mistura. Tal operação foi encerrada por determinação judicial, sendo decidida a requisição remunerada, em regime de urgência, do

Navio-Tanque *Yeros*, de bandeira panameña, para transbordo e descarte da mistura em alto-mar.

O *Bahamas* foi reflutuado na manhã do dia 7 de abril de 1999, após ter permanecido por sete meses no local, através do emprego de "air-bags" e bombeamento de ar comprimido nos tanques, pela empresa de salvatagem holandesa Smit Tak BV. Também por determinação judicial, o *Bahamas* foi rebocado para o alto-mar, onde seria afundado. Já em águas internacionais, o rebocador foi passado para o Rebocador *Salvage Giant*, de bandeira de São Vicente, contratado pelo proprietário do navio, para ser levado à África do Sul. O fato foi comunicado, pela Diretoria de Portos e Costas, à IMO, alertando a comunidade marítima internacional acerca do risco à segurança da navegação e ao ambiente marinho do porto ou área do desconhecido destino do navio.

O *Bahamas* estava com suas vistorias e certificados de segurança em dia e regularmente autorizado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel, quando ingressou em águas brasileiras (fls. 437). A tripulação era composta de 30 pessoas de diferentes nacionalidades, todos regularmente habilitados, com tempo médio de embarque em torno de 8 (oito) meses. O Comandante, o Imediato e o Chefe de Máquinas estavam embarcados no navio havia menos de 5 (cinco) meses.

Laudo de exame pericial indireto, realizado com o navio assentado no fundo, sem banda ou trim, com a praça de máquinas alagada e com gases sendo expelidos pelos suspiros dos tanques de carga, concluiu que houve um engano por parte do tripulante operador de bombas, fechando a válvula de controle, ao invés de abri-la, fazendo com que a pressão na aspiração caísse a um valor inferior à pressão de vaporização do líquido, gerando cavitação no impelidor e a brusca diminuição do débito,

fazendo também com que os rotores das bombas começassem a vibrar, provocando deformações no engaxetamento e folgas, com vazamento do ácido pelas gaxetas, derramando o produto no piso da casa de bombas. Observaram ainda os peritos que as bombas centrífugas elétricas, que serviam a três dos tanques, encontravam-se instaladas a bordo em desacordo com o manual do fabricante, já que a válvula reguladora da vazão e a válvula pneumática para abertura e fechamento total, que deveriam ser posicionadas, respectivamente, na descarga e na aspiração da bomba, estavam em posição invertida. O manual recomendava, taxativamente, que a válvula de sucção devia ficar totalmente aberta, já que sua operação pode resultar em irregularidades e cavitação. Segundo o laudo, o erro do operador das bombas na manobra de válvulas foi decisivo para a ocorrência do acidente. Concluiu também que a falta de experiência dos tripulantes levou-os a não compreender a gravidade da situação que enfrentavam. Apontou como causa determinante o erro na operação das bombas, aliado à sua instalação em desacordo com o manual do fabricante. Acrescentou o laudo que o indício de que a dotação do material do navio teria contribuído para o acidente, pelo fato de os edutores existentes na praça de bombas de ré serem feitos com material não resistente à corrosão (conforme declarado pelo imediato do navio, o que representaria uma não conformidade em relação ao Código para o Transporte de Produtos Químicos Perigosos a Granel, indicando falha nas vistorias e na emissão de certificados pela Sociedade Classificadora do navio), tal circunstância não pôde ser confirmada pela impossibilidade de realização de uma perícia diretas nesses equipamentos.

Farta documentação foi anexada, incluindo: comunicado ao Consulado da Grécia

para o desembarque do tripulante no dia 25 de setembro de 1998; cópias de mensagens trocadas entre as entidades envolvidas, de termo de aceitação de decisão dos órgãos ambientais, de permissão especial para alijamento da mistura ácida, de recortes de jornais noticiando o risco de explosão, de prejuízos ao meio ambiente, à atividade pesqueira, à atividade portuária, e à própria cidade.

A Polícia Federal abriu inquérito policial, determinando a prisão preventiva do comandante e do imediato, sendo o primeiro indiciado no Código Penal por ter assumido conscientemente o risco de não avisar às autoridades brasileiras acerca do acidente, ocorrido no interior de seu navio, pelo que foi condenado à pena de detenção de um ano e seis meses.

**No relatório do inquérito da Capitania,** o encarregado concluiu que contribuíram para o acidente: o fator material, pelo fato de as bombas centrífugas elétricas de carga, que serviam aos tanques 11, 12 e 13, encontrarem-se instaladas em desacordo com o manual e o fator operacional, pois houve a operação incorreta da válvula reguladora de pressão, pois o bombeador, ao receber ordem para abri-la um pouco mais, fechou-a completamente. Salientou que não se podia indicar que os edutores existentes na praça de bombas, por serem feitos de bronze, como informou o imediato, teriam contribuído para causar o acidente, já que não puderam ser periciados diretamente, em face do navio encontrar-se com os compartimentos abaixo do convés alagados.

**Apontou como possíveis responsáveis pelo acidente:**

O Comandante do navio, por permitir a sua operação com deficiência no sistema de bombas, não detectando logo o vazamento do ácido, ocultando o fato ao representante da autoridade marítima, à administração portuária e ao agente do navio.

permitindo que o acidente atingisse proporções incontroláveis;

O Imediato, porque, ao determinar que fosse feito o arranjo de emergência para esgotar o ácido que vazou para o piso da casa de bombas, não atinou para o fato de que a quantidade não aspirável do produto atacaria a rede de lastro, deixando de adotar medidas para que a bomba de carga operasse conforme as instruções do manual.

Não indiciou o operador das bombas, por não ter sido tomado o seu depoimento, devido a sua demissão logo no dia 25, não havendo evidências concretas de que tenha operado incorretamente a válvula.

**A D. Procuradoria ofereceu representação** em face de Kyriakakis Charalampos, tripulante bombeador; de Selivanov Volodymyr, Imediato; de Kisnichan Volodymyr, Comandante; e de Chemoil Internacional Ltda, empresa armadora do navio, com fulcro no artigo 14, letra "b" e artigo 15, letra "e", da Lei nº 2.180/54: o **primeiro**, por imprudência na operação das válvulas reguladoras das bombas de carga, fechando-as ao invés de abri-las; o **segundo**, porque, como responsável pelas operações de carga e descarga a bordo, foi imprudente com seu "arranjo" de emergência para o esgoto do ácido que, previsivelmente, vazou para o piso da praça de bombas e por não ter atinado para a quantidade não aspirável pela bomba e o conseqüente ataque da rede dos tanques de lastro; o **terceiro**, por negligência e imprudência ao permitir que o navio operasse com deficiência no sistema de bombas, com a bomba instalada em desacordo com o seu manual, omitindo-se ao ocultar o grave acidente diante da administração portuária, do agente do navio, da Capitania dos Portos, expondo a risco a vida da tripulação e das pessoas da orla portuária e pelos danos causados; e, finalmente a 4ª, empresa

armadora, porque operava o *Bahamas* com bombas centrífugas elétricas de carga em violação literal ao determinado pelo manual do fabricante, conforme ilustrou o laudo pericial. Acrescenta que o acidente expôs a risco e foi de grave repercussão para a economia do Rio Grande do Sul e do país, pleiteando rigor na punição disciplinar aos representados.

Recebida a representação e citados por edital, com cópia aos agentes do navio estrangeiro, os representados não se manifestaram, sendo declarados revéis e defendidos por defensores públicos da União.

A defesa conjunta dos representados Volodymyr Selivanov (Imediato), Volodymyr Kisnishan (Comandante) e Chemoil Internacional Ltd., (armadora), alega, em resumo, que o navio estava autorizado e apto para o transporte da carga perigosa em questão; que o problema todo começou com a manobra errada da válvula de descarga do ácido, realizada pelo bombeiro; que todos os problemas que se seguiram foram conseqüência do vazamento do ácido e da impossibilidade de retirá-lo totalmente do fundo da casa de máquinas, daí decorrendo a corrosão dos sistemas de transferência de lastro e outros equipamentos. A armadora agiu com a diligência que lhe poderia ter sido exigida, equipando o navio com pessoal certificado para operar com a carga em questão e fazendo-o ser vistoriado pelas autoridades competentes. Não é atribuição do Comandante verificar a instalação e o funcionamento das bombas; para isso conta ele com o seu chefe-de-máquinas. Acrescenta ainda que o laudo pericial foi realizado de forma indireta, não sendo possível confirmar a informação do imediato acerca da existência de material impróprio na dotação do navio.

A defesa do bombeiro Kyriakakis Chalamos alega, em síntese, que não existe nos autos a versão do acusado sobre o

acidente, já que foi desembarcado no mesmo dia da ocorrência, sem prestar qualquer depoimento. Mesmo que se impute toda a responsabilidade do acidente ao acusado, permanecerá a dúvida se a sua conduta contribuiu de fato para o resultado, ou se ele foi usado como simples "bode expiatório".

Na instrução, nenhuma prova foi produzida.

Em alegações finais, falaram as defesas. A Procuradoria Especial da Marinha, em sustentação oral, enfatizou, que a dificuldade de comunicação entre tripulantes, de várias nacionalidades contribuiu para a não compreensão das ordens dadas, em idiomas diversos.

#### **Decide-se.**

De tudo o que consta nos presentes autos, **conclui-se que a natureza e extensão dos acidentes e fatos da navegação sob análise**, tipificados nos artigos 14, letras "a" e "b", e 15, letra "e", da Lei nº 2.180/54, ficaram caracterizadas como: contaminação, pela água, da carga de ácido sulfúrico de navio químico de bandeira estrangeira, atracado a porto nacional, gerando mistura altamente corrosiva, ocasionando avarias estruturais por furos no costado, interligação e alagamento dos tanques, compartimentos e praça de máquinas e provocando o encalhe no berço de atracação, gerando condições de alto risco de explosão e de grave poluição ambiental.

Os fatos acontecidos provocaram prolongados transtornos às atividades portuária e pesqueira, além de riscos à saúde ambiental da região, especialmente durante a complexa faina de salvamento, no curso da qual 3 mil toneladas de ácido sulfúrico existentes nos tanques de bordo tiveram que, em condição emergencial, ser bombeados para o canal do porto, objetivando fazer reflutuar o navio para sua retirada do local, diante do risco de explosão envolvi-

do. Após o alijamento de parte da carga por transbordo para outro navio requisitado por ação judicial, o navio foi reflutuado e, finalmente, rebocado para ser afundado em alto-mar, acabando por ter destino incerto, por iniciativa do proprietário estrangeiro, quando em águas internacionais.

O *Bahamas* encontrava-se em condições operacionais satisfatórias, com suas vistorias e certificados de segurança em dia e regularmente autorizado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel quando ingressou em águas brasileiras, proveniente da Austrália, onde foi inspecionado pelo Port State Control, tendo sido vistoriado pela Sociedade Classificadora Registro Italiano Navale quando de sua escala na África do Sul, para reabastecimento. A tripulação era composta de pessoas de diferentes nacionalidades, todos regularmente habilitados. O sistema de transferência de carga operava sem restrições até quando, no dia 24 de agosto de 1998, foi iniciada a descarga do ácido sulfúrico no terminal da TREVO.

A primeira falha operacional ocorreu na manhã do dia 25, após o imediato do navio ter ordenado ao operador de bombas para aumentar a vazão de descarga do ácido, ocorrendo abrupta queda no débito, tendo o imediato concluído que, ao invés de abrir mais as válvulas reguladoras, o operador as havia fechado quase que completamente. Esse tripulante, de nacionalidade grega (o 1º representado), foi despedido e desembarcado no próprio dia 25, viajando para a Grécia no dia seguinte, não sendo ouvido no inquérito. Tal circunstância impediu que se pudesse obter a sua versão sobre o evento, devendo-se considerar que o posicionamento invertido da válvula pneumática de abertura/fechamento e da válvula reguladora de vazão (em relação à aspiração e à descarga das bombas, contrariando recomendação do fabricante, defeito

constatado pelos peritos da Capitania), pode ter induzido a erro o bombeador. De qualquer forma, a realização de uma manobra errada de válvulas pelo operador de bombas, membro qualificado da tripulação, por falha operacional ou por deficiência do material, por si só, não seria um fato gerador de natureza incontornável, capaz de produzir um acidente nas proporções em que ocorreu e que não pudesse ser contornado, por uma eficaz manobra corretiva. A diminuição do débito pelo fechamento da válvula provocou a queda da pressão na aspiração da bomba, gerando vaporização do líquido bombeado e cavitação do rotor, com forte trepidação, ocasionando deformações e folgas no engastamento e o consequente vazamento do ácido para o piso da praça de bombas. A falha foi desde logo percebida, a regulação das válvulas refeita, voltando o débito à normalidade e cessando o vazamento.

Embora o possível erro operacional do bombeador no manuseio de válvulas possa ter desencadeado a falha no funcionamento do sistema, geradora do vazamento do ácido que acabou desencadeando os nefastos acontecimentos sob análise, não se pode, acima de qualquer dúvida, imputar culpa ao **primeiro** representado como um dos responsáveis por tais acontecimentos, pois a falha acontecida foi imediatamente corrigida, pelo que deve ser exculpado, acolhendo na íntegra os argumentos apresentados em sua defesa.

Em verdade, o principal fato gerador do acidente foi a impropriedade do sistema utilizado para esgotar aquela quantidade de ácido que foi derramado no piso da praça de bombas. O ácido concentrado foi transferido pela tripulação, por um arranjo concebido pelo Imediato (o 2º representado), para um tanque de carga do navio que se encontrava vazio. No entanto, não foi possível esgotar totalmente o comparti-

mento, sendo dado prosseguimento à operação de descarga no terminal. Durante uma manobra de lastro para trimar o navio, observou-se o vazamento de água da rede de lastro para a praça de bombas, misturando a água salgada com o ácido ali remanescente e, mais uma vez, não foi possível esgotar todo o compartimento, continuando a rede submersa a ser atacada pela mistura corrosiva. A tripulação, coordenada pelo imediato na faina de transferência de carga para o terminal, equivocadamente entendeu que a avaria havia sido sanada, demonstrando flagrante falta de experiência na operação de navios químicos (o Imediato, como o Comandante e o Chefe-de-Máquinas, estavam embarcados havia apenas 5 meses), o que os levou a não compreender a gravidade da situação que enfrentavam. É responsável por tal falha operacional o Imediato do navio, o 2º representado, Selivanov Volodymyr, pelo que deve ser condenado, nos termos da representação.

No período em que o navio permaneceu no píer do Terminal da Petrobrás (das 18:00h do dia 25, até a manhã do dia 28), a descarga do ácido foi várias vezes interrompida, por problemas de baixa pressão de óleo no sistema de transferência (devido à destruição do selo da bomba de carga de um dos tanques que recebeu a mistura ácida corrosiva aspirada da praça de bombas). Até então o navio não comunicara as avarias às autoridades brasileiras. Pelo atraso, o navio foi transferido para o Terminal da Fertisul. Após apresentar sucessivas bandas, que eram corrigidas por manobras de lastro, na noite do dia 30 de agosto o pessoal da Administração do Porto avisou à Capitania dos Portos que o *Bahamas* estava adernando no local de atracação. Ao ser avisada, a Capitania enviou um oficial para bordo, a quem o comandante informou, na ocasião, que a banda estava sob controle e que não necessitava de auxílio

externo. No início da manhã seguinte, após o alagamento da praça de máquinas, a tripulação abandonou o navio, preparando-se para deixar a área portuária, com receio de que o navio fosse explodir.

Reconhecendo os indícios de dolo eventual, ou de culpa consciente, no comportamento do comandante estrangeiro no episódio (ao preferir correr o risco de produzir o resultado danoso previsível, embora não querendo o resultado, porém não se importando que ele ocorresse, ou por empreender suas ações na esperança de que o resultado danoso previsível não fosse ocorrer, assumindo o risco de vir a ter culpa), ficou configurada, sem a sombra de dúvidas, a flagrante imperícia de sua atuação, como também de seus subordinados, demonstrando que não souberam avaliar, desde o início dos fatos acontecidos, a gravidade dos problemas que estavam enfrentando, certamente pela pouca vivência na operação de navios daquela classificação (navios químicos), que exigem conhecimentos e cuidados redobrados quanto ao manuseio da carga e a proteção da embarcação, das vidas de bordo, do meio marinho e das zonas portuárias. Assumiu ele, por decisão consciente, na condição de comandante do navio, o risco de não avisar, desde logo, às autoridades brasileiras acerca do acidente acontecido a bordo de seu navio. O fato de já ter sido julgado e condenado à pena de detenção na Justiça Comum brasileira por tal comportamento não inibe esta Corte de lhe aplicar pena de caráter administrativo, relacionada a sua atuação profissional como marítimo, caracterizada **pela imperícia e pela omissão.**

**Conforme sustentou a Procuradoria Especial da Marinha** na representação, o acidente expôs a grave e prolongado risco a segurança e a operação do porto, bem como a saúde ambiental da região, de grande repercussão para a economia do Rio

Grande do Sul e do país, pelo que a punição disciplinar a ser aplicada aos marítimos representados deve ser severa (suspensão por 1 ano para o imediato, o segundo representado, e interdição para o exercício da função de comando por 5 anos, para o Comandante, o terceiro representado, punições essas restritas a suas atuações como marítimos em águas brasileiras, tudo em conformidade com o que é previsto no artigo 121, incisos II e III, c/c art. 124, inciso IX, artigo 123, letra "a" e artigo 129).

Quanto à empresa armadora, a quarta representada, ficou demonstrado nos autos que equipou sua embarcação com pessoal profissional não suficientemente adestrado para atuar no tipo de navio que armava e era operado sob sua responsabilidade, equipagem composta de 30 tripulantes de diferentes países (Ucrânia, Rússia, Grécia, Romênia e Myanmar), gerando sérios problemas de comunicação para compreensão das ordens, com tempo médio de embarque em torno de 8 meses, sendo que os principais de bordo estavam embarcados a menos de 5 meses no navio, e que demonstraram flagrante falta de experiência, desde o erro na operação das válvulas, da falha no sistema concebido para o esgoto do produto corrosivo derramado, até a não compreensão da gravidade da situação em que o navio se encontrava, e que se agravava a cada momento, não tomando providências tecnicamente corretas e em tempo de minimizar as conseqüências do acidente.

**Como registrou o encarregado do inquérito em seu relatório,** o referido acidente teve grande repercussão local e nacional, em face da situação de risco a que ficou exposta a área portuária, bem como pelo risco de um grande derrame de ácido e óleo no canal de ligação do Oceano Atlântico com a Lagoa dos Patos, acidente que poderia ter assumido proporções

imprevisíveis, não fosse a pronta intervenção da Capitania dos Portos e das autoridades locais. E some-se aos riscos citados, os prejuízos ao comércio marítimo local, em consequência de vários navios terem deixado de entrar no porto, pelo fato de que havia no interior do mesmo um navio químico pronto para explodir e banhar todo o canal com óleo e ácido. A atividade pesqueira na Lagoa dos Patos sofreu grande prejuízo, por suspeita de contaminação do pescado pelo ácido, apesar de que tal fato não tenha sido confirmado, segundo análises realizadas pela FURG (Fundação Universidade do Rio Grande, entidade tida como de referência com relação à oceanografia, e biologia marinha, detendo amplo conhecimento da área do estuário nas cercanias do porto).

A empresa armadora/operadora do navio deve, portanto, ser condenada, não somente pelos defeitos na instalação, em posição invertida, das válvulas reguladoras de vazão e pneumática para abertura e fechamento em algumas bombas de carga, deficiência construtiva ou de montagem em um navio com 28 anos de construído, e que poderia ser considerada como um vício não detectado pela Sociedade Classificadora do navio que a representada operava. A condenação não se refere apenas ao aparelhamento do navio, mas também à deficiência qualitativa de sua tripulação, de sua responsabilidade como armadora. A gravidade das consequências do acidente, da mesma forma, aponta no sentido da aplicação de uma pena de multa em valor significativo (considerando o que é previsto no artigo 121, inciso I, c/c artigo 124, letra "b" e seu § 1º, da Lei nº 2.180/54).

Pelo exposto, deve-se julgar procedente, em sua maior parte, a representação da Procuradoria Especial da Marinha, com a condenação dos representados, à exceção do primeiro, que deve ser exculpado.

**Os ensinamentos colhidos** na análise da natureza do acidente e de suas causas determinantes, eficientemente desenvolvida na fase de inquérito da Capitania, já produziu, através da pronta atuação da Diretoria de Portos e Costas (DPC), recomendações técnicas objetivando o aperfeiçoamento das normas internacionais para o transporte de produtos químicos a granel. Através de relatório (texto em inglês), intitulado "Casualty of M/T *Bahamas* at Rio Grande", amplamente divulgado no seio da comunidade marítima e apresentado na IMO, **foram propostas 3 emendas** aos códigos relacionados com a matéria, quais sejam:

1) As redes e bombas de lastro devem ser posicionadas de maneira a evitar seu contato com um eventual vazamento proveniente de redes e bombas de carga;

2) Quando a descarga do navio for realizada por bombas hidráulicas em que o mesmo óleo hidráulico circule por todo o sistema, deverá haver um método alternativo de descarga; e

3) Quando a descarga do navio for realizada por bombas centrífugas, as válvulas existentes na rede de sucção das bombas devem ser construídas de tal modo que só permitam que elas sejam operadas totalmente abertas ou totalmente fechadas.

Adotadas tais medidas, falhas operacionais semelhantes às ocorridas no presente acontecimento não gerariam o desastre nas proporções do acidente em apreciação, razão pela qual nenhuma ação preventiva complementar necessita ser recomendada à DPC que, inclusive, já cuidou de divulgar trabalhos de elevado nível técnico e profunda análise crítica acerca do incidente com o *Bahamas* (informativo marítimo, v.7, n.3, jul/set 99, fls. 43/65), descrevendo e comentando o inter-relacionamento das atuações dos envolvidos no episódio (a Capitania, a DPC,

a Administração do Porto, a Defesa Civil, o IBAMA, a Agência Marítima, a Universidade, o Armador, a tripulação estrangeira, a Empresa de Salvamento, as Seguradoras, o Ministério Público, a Procuradoria Especial da Marinha, a Justiça Federal, a Imprensa e outros) e seus desdobramentos e repercussões.

Assim,

**ACORDAM** os Juízes do Tribunal Marítimo, por unanimidade:

a) quanto à natureza e extensão do acidente/fato: contaminação, pela água da carga de ácido sulfúrico de navio químico de bandeira estrangeira atracado a porto nacional, gerando mistura altamente corrosiva, ocasionando avarias estruturais por furos no costado, interligação e alagamentos dos tanques, compartimentos e praça de máquinas, e provocando o assentamento e encalhe no berço de atracação, gerando condições de alto risco de explosão e grave poluição ambiental, seguindo-se operação de salvamento através de alijamento por transbordo de parte da carga contaminada e reflutuação, para retirada do navio avariado do porto, para águas internacionais, de onde foi levado para destino não conhecido com precisão;

b) quanto à causa determinante: erro operacional no manuseio de válvulas de carga, provocando vazamento do ácido, imprópriamente esgotado e transferido,

gerando ataque químico às redes de lastro, aumentando a ação corrosiva pela diluição e provocando a contaminação dos tanques de carga; demora em comunicar o acidente às autoridades brasileiras, agravando suas conseqüências; defeitos no posicionamento das válvulas das bombas de carga e despreparo da tripulação armada para operar navio daquela classe;

c) **decisão:** julgar os acidentes e fatos da navegação, previstos nos artigos 14, letra "a" e "b", e 15, letra "e", da Lei nº 2.180/54 como decorrentes de imperícia do Imediato, de negligência e dolo eventual do comandante, e de negligência da empresa armadora/operadora do navio, condenando o primeiro, Selivanov Volodymyr, Imediato, à pena de suspensão por 1 (um) ano, o segundo, Kisnichan Volodymyr, Comandante, à pena de interdição para a função de comando por 5 (cinco) anos, punições referentes a suas atuações como marítimos em águas brasileiras, e a terceira, a Chemoil Internacional Ltd, à pena de multa de R\$ 10.000,00 (dez mil reais), em conformidade com o que é previsto nos artigos 121, I, II e III, 123 "a", 124, IX, "b" e § 1º, e 129 da supracitada lei. Custas na proporção de 1:3:6. Honorários de Defensor Público da União no máximo legal. Exculpar o representado Kyriakakis Charalampos, P. C. R. Rio de Janeiro, RJ, em 21 de novembro de 2000.

#### ☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO> / Vazamentos /; Acidente marítimo; Bahamas (NTq)

# PACTUAR NOSSA HISTÓRIA<sup>1</sup>

## O que se passou na Argentina

FÉLIX EUGÊNIO PLAZA<sup>2</sup>

Capitão-de-Corveta (Armada Argentina)

Tradução: Equipe editorial da RMB

A história de nosso país está cheia de desencontros e disputas não resolvidas. Nosso destino parece um contínuo choque entre grupos antagônicos, cujas posições perduram e seus efeitos se estendem por tempo às vezes demasiadamente prolongado.

É evidente que na atualidade também há assuntos pendentes, feridas não cicatrizadas que dividem os argentinos, impedindo, por causa de discussões estéreis e vãs, chegar-se a um ponto de partida sólido com vistas a um futuro como um povo integrado, respeitando-se as diferenças,

enfoques particulares, mas também sem ódios, ressentimentos, e com objetivos comuns em relação à pátria que transcendam a fronteira do tempo.

A guerra contra a subversão e suas sequelas são questões, todavia, ainda não resolvidas. A história não está completamente escrita ou, a que está escrita, não é imparcial e está evitada de ideologia.

É evidente que o assunto pendente dos argentinos é escrever esse capítulo da sua história voltado para o futuro, certamente extraindo lições do passado, mas interpretando-as coerentemente, com equilíbrio.

<sup>1</sup> N. R.: Publicado originalmente no *Boletín del Centro Naval*, nº 794, de abril-junho 1999.

<sup>2</sup> N. R.: O Capitão-de-Corveta Félix Eugenio Plaza ingressou na Escola Naval em 1983. Em 1993, realizou o Curso de Oficial de Guerra de Minas, na França e, em 1996, os cursos de Guerra Anti-Submarina, de Centro de Informações de Combate e Controle Aéreo Anti-submarino nos Estados Unidos. Publicou artigos no *Boletín del Centro Naval*, nas revistas *Desembarco* ("Historia - la llave del futuro", 1995) e *Revista de Publicaciones Navales* ("La guerra de minas, una arma olvidada", em 1996).

A idéia central que quero compartilhar é a de que os grandes conseguiram pactuar seu passado apesar de terem questões que os dividiam, divisões essas que produziram paixões inconciliáveis e até mesmo derramamento de sangue. Conseguiram transmitir ao futuro uma história que ajudasse a união e que não fosse um ponto de discórdia para disputas seculares.

Há exemplos que vi fortalecerem esse ponto de vista. Nos Estados Unidos, a Guerra de Secessão foi um conflito sangrento de grandes proporções e gravidade. Mas, apesar disso, o General Lee, chefe das tropas confederadas, é hoje respeitado e descrito nos livros de História com reverência. Se alguém visitar o Estado da Virgínia, poderá apreciar, nas cercanias da cidade, um museu que leva seu nome. Ou seja, esse homem tem o seu museu para ser sempre lembrado. A outra opção era conservar dele a enganosa impressão de escravocrata imoral, defensor da crueldade e sem a mínima consideração até com seus semelhantes.

O Presidente Richard Nixon, apesar de renunciar a seu cargo em meio a um escândalo de grandes proporções, não é lembrado como um político ambicioso ou corrupto, que se valeu de estratagemas impróprios para atingir o poder. Ele é respeitado pelo lado bom de sua gestão, tanto que nas cercanias de Los Angeles pode-se visitar a Nixon Library, onde sua memória é cultuada.

Em 1996, fazendo parte da tripulação da Corveta *Rosales*, participei do retorno à pátria dos restos mortais do herói naval

épico que, morrendo longe da pátria por problemas políticos, pôde descansar na terra que defendeu com coragem. Seus restos mortais ficaram próximos aos de Rosas, com quem em vida pelejara e por quem morreu no exílio.

Nessa oportunidade, tivemos ocasião de compartilhar alguns momentos com o embaixador argentino no Uruguai, que nos falou da importância do acontecimento e a lição que nos brindava: o transcendente da pacificação dos povos e de atingir o reconciliamento com o passado.

Algo que me causou impacto nessa conversa foi o que ele nos dissera; em outras palavras, a idéia que tratei de expressar acima: os povos maduros utilizam seu passado de forma a tirar ensinamentos e não discórdia, deixando para a posteridade lições e educando a memória coletiva porque a verdadeira dimensão do acontecido pode ser cruel, negativa e não contribuir para o futuro.

Agora, como atingir este objetivo diante dos fatos que foram vividos na década de 70 é uma tarefa difícil. Até que se passem muitos anos, impossível. Mas vale a pena tentar, pelo menos para unir de alguma forma esse passado ao futuro e que a história não registre – por silêncio de uma das facções – todas as baixezas e horrores de alguns sem nada que o equilibre, registrado do outro lado somente uma falsa imagem impoluta que se queira dar.

Meu objetivo hoje é apresentar uma história isenta, que ofenda o menos possível cada lado, mas que guarde uma coerência com a realidade, na qual ninguém tenha

---

---

**A guerra contra a subversão e suas seqüelas são questões, todavia, ainda não resolvidas. A história não está completamente escrita ou, a que está escrita, não é imparcial e está eivada de ideologia**

---

---

que se sentir o vilão total, mas que tampouco haja heróis imaculados. Que haja, sim, homens que se equivocaram e acertaram, que atuaram com nobreza e altruísmo, mas também com atitudes menos dignas, oportunismo e cinismo, e isso em ambos os lados.

Existem muitos aspectos a serem discutidos: se houve ou não uma guerra; quando começou a violência na Argentina; se houve ou não terrorismo; se a repressão dos anos 70 foi justa e legal ou sangrenta, doentia e contrária aos direitos humanos; se os desaparecidos eram terroristas ou jovens magníficos e idealistas; se o terrorismo era parte de uma ação comunista internacional ou era a reação lógica dos jovens democratas aos golpes militares. Todos esses temas deverão ser resolvidos, todos os posicionamentos deverão ser flexíveis e o objetivo deverá ser o de que a Argentina saia fortalecida e aprenda com seus erros do passado.

## O CAMINHO DA VIOLÊNCIA

Talvez o ponto de partida seja estabelecer a data em que a violência começou na Argentina. Em junho ou setembro de 1955? Em junho de 1956, com os fuzilamentos do General Valle e seus seguidores? Durante o segundo governo de Perón, quando perseguiram os opositores que clamavam por liberdade? Em 29 de maio de 1970, com o seqüestro de Aramburu? Ou em 1973, com Campora e sua anistia? Quando, afinal, começou a violência na Argentina?

É evidente que haverá posicionamentos divergentes, mas de uma maneira geral não mais importa saber como e quando começou a violência, já que todos sabemos como terminou, se é que realmente tenha terminado. Quando vemos manifestações que atentam sistematicamente contra a ordem pública camufladas atrás de aparentes reclamações justas; governos que parecem mais preocupados com delinqüentes do que com cidadãos decentes; passeatas de defensores dos direitos humanos que, cheios de soberba, agridem aos que não pensam como eles; mães cheias de dor, mas que são a favor da luta armada e

da revolução socialista, não é descabido pensar que, todavia, não tenha terminado a violência.

Muitos têm pretendido colocar uma data predeterminada como a do início da violência no país, mas creio que é algo com o qual jamais estaremos de acordo. É evidente que houve

violência originária de diversos setores e ela sempre foi respondida pelo setor oposto violentamente.

Em nossa história há vários e nefastos exemplos, já que desde sempre houve homens e setores em luta; desde Moreno e Saavedra, passando por unionistas e federalistas até chegar a peronistas e antiperonistas, azuis e colorados, temos visto muitas divisões e ódios incontroláveis.

Mas, sem remontarmos a demasiadas distâncias no tempo e nos atendo especificamente ao conflito dos anos 70 e suas seqüelas, um lado afirma que os responsáveis pela violência foram os militares que, respaldando um grupo oligárquico no po-

---

## Os povos maduros utilizam seu passado de forma a tirar ensinamentos e não discórdia, deixando para a posteridade lições e educando a memória coletiva

---

der, impediram ao povo de se expressar livremente. Em uma palavra, para eles, os culpados pela violência estão identificados: as Forças Armadas, que ao longo da história tiveram o papel de árbitros na condução da via democrática, mas a interromperam a cada vez que a propuseram.

O outro lado, por sua vez, afirma que a violência subversiva, como chama local do terrorismo internacional, começa na década de 60 e se afirma no início da de 70, tendo como ponto chave o seqüestro e assassinato do General Aramburu.

É evidente que é difícil estabelecer um acordo. Não pretendo detalhar a história, por todos conhecida, nem trabalhar de árbitro e colocar meu ponto de vista. Pretendo chegar a uma conclusão que nos sirva de algo como uma lição para o futuro. Acredito que a história do país teve muitas arestas ríspidas, e se não pudermos identificar a origem cronológica da violência podemos afirmar que esta originou-se de setores diversos e díspares.

Acredito que a justa conclusão e a lição a aprender seja afirmar que, se grupos opostos podem culpar o vizinho de haver iniciado a violência, o realmente certo é que ninguém teve nem a grandeza moral nem a firmeza de vontade para detê-la.

Em uma palavra, podemos não estar de acordo sobre quem iniciou o caminho da incompreensão, mas na história para o futuro deveremos escrever em letras garrafais que ninguém, nenhum setor ou força política, soube dar a outra face para deter a violência. Todos elegeram o caminho mais fácil, o olho por olho, violência pela vio-

lência. Vale a pena buscar a origem ou tirar proveito futuro desta conclusão?

## O CONFLITO DOS ANOS 70 – AS DUAS CAMPANHAS

Embora o conflito que nosso país viveu nos anos 70 tenha sido, quiçá, a época mais negra do último século, todavia o tempo não apagou as paixões e, por isso, é difícil ser objetivo em sua análise.

Muitos atores estão ainda ativos, pelo que é utópico pedir relatos ou crônicas desapassionadas e imparciais; é lógico, eles teriam muito para explicar e responder, e isso em ambos os lados.

No geral podemos afirmar que, ainda que com diversas nuances, há duas tendências: uma, a da guerra justa, defendida pelas Forças Armadas; a contrária é a de que houve uma eliminação preconcebida

---

---

### Se grupos opostos podem culpar o vizinho de haver iniciado a violência, o realmente certo é que ninguém teve nem a grandeza moral nem a firmeza de vontade para detê-la

---

---

dos opositores.

Lamentavelmente, hoje parece que somente uma posição goza de amplos espaços. À outra faltam meios para que se ouça sua voz, fazendo parecer que o debate converteu-se em uma única verdade.

A seguir, procurarei resumir, muito sucintamente, ambas posturas e tentar conseguir algo difícil: o equilíbrio.

## SUBVERSÃO COMO FENÔMENO INTERNACIONAL

Para aqueles cuja posição está mais perto de reivindicar, mesmo que seja em parte, a ação das Forças Armadas na luta anti-subversiva, o fenômeno vivido em nosso país, na década de 70 e fins da década de 60, tem

claras conotações internacionais e se inscreve na política marxista, impulsionada pela União Soviética, de implantar o regime comunista na América Latina.

Esse terrorismo internacional teve seu braço local representado por diversas organizações, cujas principais foram a ERP<sup>3</sup>, a FAL<sup>4</sup>, a FAP<sup>5</sup> e os Montoneros<sup>6</sup>. A idéia desses grupos era ocupar o governo e instalar um sistema de vida distante do modo ocidental e cristão, tradicional de nossa pátria.

Esse processo teve suas ramificações em toda a América Latina cabendo um importante papel à Cuba de Fidel Castro, como enclave comunista no continente e trampolim de lançamento da guerrilha no resto da América do Sul. Há uma documentação variada sobre o assunto, bem

como diversos acontecimentos demonstram essa teoria, obviamente, somente para aqueles que queiram vê-los.

O exemplo eloquente dos que sustentam essa teoria é o propósito do ERP, em Tucumán, de estabelecer um território livre. Seu objetivo era atingir o *status* de nação independente, através de reconhecimento pela ONU, obtido pelos votos dos países comunistas que apoiavam essa figura.

Para essa visão da história, fica claro e evidente o estado de guerra latente em que

vivia o país e o risco iminente de desintegração por que passou o nosso sistema. As Forças Armadas eram a única garantia para sustentar um estilo de vida que pelo menos dava esperanças futuras de alcançar uma democracia. Mas, para conseguí-la, era indispensável destruir o terrorismo.

Sustenta-se, por outro lado, que as organizações guerrilheiras consideravam-se um exército em luta, e mais, consideravam-se o autêntico exército do país. Recorde-

mos o famoso eufemismo de dizer que se havia "recuperado uma arma para o povo" quando um policial era assassinado para roubar-lhe a pistola. Recordemos que os guerrilheiros ostentavam ordens, teriam regulamentos de procedimentos militares, uma justificativa revolucionária, etc.

---

**Lamentavelmente, hoje parece que somente uma posição goza de amplos espaços. À outra faltam meios para que se ouça sua voz, fazendo parecer que o debate converteu-se em uma única verdade**

---

No amparo desta explicação histórica, destaca-se como referência o governo de Hector Cámpora, período em que, como se diz, o terrorismo ocupou francamente o poder. É importante fazer uma interrupção nesse ponto, já que pelas normas legais vigentes que se haviam compilado para fazer frente às ações subversivas, na figura da Câmara Federal – que havia efetivamente condenado terroristas – viram-se truncadas pela anistia concedida por Cámpora e pelo assassinato do Juiz Quiroga.

3 N. R.: ERP (Ejército Revolucionario del Pueblo), braço armado do Partido Revolucionário dos Trabalhadores.

4 N. R.: FAL (Fuerzas Armadas de Liberación), maísta.

5 N. R.: FAP (Fuerzas Armadas Peronistas). Esta guerrilha, do mesmo modo que a FAL, a FAR (Fuerzas Armadas Revolucionárias), os Descamisados e outras organizações de menor importância terminaram fundindo-se aos Montoneros.

6 N. R.: Montoneros (Movimiento Revolucionário Peronista Montonero), organizados como um grupo peronista legal em 1968, emergiram como uma organização terrorista em 1970, quando executaram um ex-presidente argentino.

Esta visão de nosso passado não estaria completa sem mencionar o decreto presidencial que ordenava aniquilar a subversão; o mencionado decreto foi firmado por um governo constitucional e respaldado pela quase totalidade dos dirigentes políticos da época.

Para sustentar as aberrações e o fanatismo dos terroristas, estão presentes os exemplos de guerrilheiros que, ante à perspectiva de serem detidos, preferiam engolir uma cápsula de cianureto, ou de mulheres que se engravidavam antes de uma ação com o objetivo de obterem tratamento especial no caso de serem detidas, ou o caso de armas escondidas em carrinhos de bebês, ou pais protegidos atrás de seus filhos ao enfrentar-se com as forças legais.

Certamente, quem mantém esta explicação reconhece a existência de abusos e violações aos direitos humanos, mas isto é a consequência lógica do tipo de guerra a que se propôs o terrorismo. A opção parecia ser a derrota ou o emprego das mesmas armas.

## O QUE PENSA O OUTRO LADO

O outro lado tenta explicar afirmando que o fenômeno subversivo está superestimado e que, na realidade, o único objetivo que eles buscavam, presumíveis subversivos, era a democracia. Por isso, saíram a combater com armas, já que os outros caminhos de expressão da vontade popular estavam vedados. Eram todos democratas convictos, que queriam a liberdade e que odiavam a opressão. O impulso que os motivava era a irrealidade do sistema político argentino, contaminado, entre outras coisas, mas principalmente, pela ausência de Juan Domingo Perón.

Ainda segundo o outro lado, nesse cenário, nunca houve uma guerra; os militares decidiram por sua conta e risco assumir uma política de extermínio em massa. Toda uma geração foi massacrada somente por pensar diferente. Os terroristas, afirmam, foram na realidade heróis que se opuseram à opressão das classes oligárquica e a de seus lacaios: os militares.

Se se aceita a existência de irregularidades, estas eram a reação lógica dos oprimidos. Afirma-se que aquele momento poderia ter sido resolvido com o império das leis ordinárias. Em compensação, as Forças Armadas adotaram a clandestinidade como norma, a tortura, o seqüestro e a eliminação sistemática como ação rotineira.

Eles persistem na crueldade extrema, exaltando a figura do desaparecido, inocente de todo o mal, fixando seu número em 30 mil, afirmando que todos eles eram jovens íntegros,

exemplos póstumos de uma geração massacrada.

E continuam. Nada nas Forças Armadas permaneceu limpo nesse esquema; todos são igualmente culpados somente pelo fato de terem participado. Os militares e policiais mortos não contam, já que eles sabiam o que lhes poderia passar e ademais não merecem nenhuma misericórdia. São, sem dúvida, os vilões do filme.

Esta visão, em geral, põe o zero da cronologia em 24 de março de 1976, não fazendo quase nenhuma referência ao anteriormente sucedido.

Buscam hoje em dia, como pré-requisito para a reconciliação, uma verdade sobre o desaparecimento de cada pessoa, o nome do responsável e, se possível, o dia, hora, etc. do ocorrido, mesmo que esteja esse nome muito distante da justiça.

---

## Mas, para conseguir a democracia, era indispensável destruir o terrorismo

---

O que deve ficar claro é que não há discriminação possível para os militares; todos os que tiveram algo a ver são igualmente condenáveis. Todos merecem castigo e, os que escaparem da cadeia, a execração social é suficientemente boa.

Ademais, insistem no número de 30 mil desaparecidos como número emblemático para poder afirmar que houve eliminação sistemática e, dessa forma, lograr o envio, de alguma maneira, dos responsáveis às prisões.

Para quem sustenta essa teoria, é impossível a reconciliação. Eles necessitam que os culpados estejam presos, todos os culpados, buscando em cada resquício ou brecha jurídica uma maneira de enviar os militares à prisão, seja na Argentina ou no exterior.

Essa explicação da história – quase unânime ou, pelo menos, a mais divulgada – é a que se ensina nas escolas e que, à força de repetição, se tornou realidade. Mas é a verdadeira? As Forças Armadas realmente saíram matando pelas ruas por um impulso injustificado? Nada da outra versão é autêntico, nem sequer em parte?

## O DESAFIO DA CONCÓRDIA

Como conseguir que ambas as visões encontrem algum ponto em comum? À primeira vista, as duas opções são irreconciliáveis. Mas há um velho dogma que indica que ante uma disputa com duas posições tão conflitantes, o mais provável é que a verdade se encontre em um ponto intermediário.

Isto não quer dizer que ambos ou pelo menos um dos lados minta de forma absoluta e sim que eles buscam partes da realidade, geralmente a que melhor sustente

sua própria teoria, omitindo o que a contradiz. Suponhamos que exista quem realmente defende seu ponto de vista lealmente, mas também existe quem, por trás da história que sustenta, esconde a continuação de sua guerra.

Tampouco quer dizer que a verdade esteja exatamente em um ponto comum. Talvez esteja mais perto de uma versão. Mas, o importante é conseguir algo que nos reconcilie e, aprendendo com os erros do passado, nos conduza a um futuro harmonioso.

O que se segue é uma tentativa de explicação, baseada em partes de ambas as teorias, para tratar de explicar a realidade de nosso passado e, como é a minha intenção, conseguir apagar arestas e alcançar um ponto de concórdia que possa construir o nosso futuro.

## UMA EXPLICAÇÃO PESSOAL

É sabido que, para se implantar o comunismo, buscam-se as falhas que podem existir nos regimes em que se pretende infiltrar. Na América Latina, em geral, o comunismo aplicou puramente seu dogma e impulsionou a luta de classes exaltando as diferenças sociais que existiam e existem no continente. Convencem o pobre e oprimido da benignidade de sua doutrina igualitária. Certamente, aquele que não tem nada a perder quer uma mudança e se essa mudança significar tirar de quem tem para lhe dar, será sempre bem-vinda.

Mas na Argentina havia um problema: se bem que havia a marginalidade, a mesma não alcançava níveis para reproduzir uma revolução social; era um país onde a classe média era maioria. Que fazer, então?

Qual era a falha? Havia uma: o povo estava igualmente oprimido. Por quê? Muito fácil: as instituições do país estavam viciadas, a democracia era irreal. Entre outras coisas, porque Perón, o amado líder das massas, não poderia se candidatar às eleições. A fenda a ser aproveitada para a introdução do marxismo era esse descontentamento e, à falta de luta de classes, substituí-la pelo enfrentamento dos democratas contra os opressores.

Não era novidade. O totalitarismo produz a discórdia, polariza a sociedade, reduz tudo a cinzas para erguer-se com os restos e tomar o poder. Lênin e Stálin aproveitaram a luta de classes. Hitler aproveitou o racismo. Aqui era a democracia com Perón ou a opressão.

Então os subversivos necessitavam atrair gente através da pregação da sua luta pela democracia. Certamente houve muitos inocentes que caíram na armadilha. Eles realmente queriam a democracia, mas, na sua luta, aliaram-se com quem atrás – atrás da máscara – realmente não a queriam. Por acaso, alguma vez se votou livremente em Cuba?

Pode ser que eu esteja subestimando muitos. Mas também houve quem, em sua luta, se aliou conscientemente à subversão, mesmo sabendo de suas verdadeiras intenções. Usá-la para alcançar a democracia e, uma vez lograda, reprimir a subversão. É a explicação mais clara do significado do discurso proferido por Perón na Plaza de Mayo.

Aliar-se com o demônio para conseguir os fins próprios não é novo, o fizeram grandes e inteligentes políticos. Na Segunda

Guerra Mundial, Roosevelt e Churchill lutaram pela democracia ao lado de Stálin. Este último alguma vez representou uma democracia? A resposta é óbvia. A explicação é clara: primeiro, derrotar Hitler depois nos encarregamos de Stálin. O problema foi que Hitler lhes demorou uma década, Stálin e seu regime, 40 anos e, entre ambos, dezenas de milhões de vítimas.

Para a guerrilha, o cenário estava bem traçado. A única falha na progressão argentina era a ausência de Perón e a indevida presença das Forças Armadas no cenário político nacional. Qualquer outra era inviável.

Como pregar a revolução do proletariado

em um país onde operários e outros empregados que reivindicavam o 13º salário anual, férias remuneradas, portanto muito longe de querer a abolição da propriedade privada e a reforma agrária, quando sabiam que com trabalho e economia poderiam obter sua casa própria e a

educação de seus filhos.

É justo agradecer, em parte e retrospectivamente, a Perón, pois a classe operária organizada nos sindicatos por ele moldados era de direita, algo pouco comum em todo mundo. Por esse motivo, os sindicatos foram o melhor anticorpo que teve o país para impedir a invasão do vírus comunista.

No cenário dos anos 70, como em épocas anteriores a partir de 30, as Forças Armadas ocuparam o espaço vazio deixado pelos setores da sociedade. Incumbiram-se naturalmente do poder pretendendo governar o país, missão que não lhes era própria, mas que, com o apoio e a cumplicidade de grandes setores da sociedade, o

---

---

**Esta explicação da história é a que se ensina nas escolas e que, à força de repetição, se tornou realidade. Mas, é a verdadeira?**

---

---

assumiram. Mas não estavam preparadas. Não era a sua tarefa.

Por outro lado, naquele momento, a guerra que o terrorismo propôs era diferente. Nenhum Exército do mundo sai incólume da experiência da guerra revolucionária. Os exemplos são eloqüentes: os Estados Unidos no Vietnã, a França na Indochina e na Argélia, etc. Quando um exército, ou melhor dizendo quando as Forças Armadas devem fazer frente ao desafio e recorrer à contra-insurgência, é inevitável que se politize. Ao adotar ferramentas que não lhes são próprias, inevitavelmente sua essência se altera.

As Forças Armadas adotam a doutrina de guerra revolucionária desenvolvida pelos Estados Unidos e pela França, em particular a francesa. Adotam ferramentas não tradicionais. A experiência é traumática e possivelmente equivocada, mas o que é injusto e

inadmissível é pretender julgar com os parâmetros de hoje as ações ocorridas em um contexto muito diferente.

Nas Forças Armadas, a maioria obedeceu as ordens convencida de que era a saída para dar ao país uma verdadeira democracia e nisso acreditavam realmente de boa-fé. Também é certo, lamentavelmente, que houve outros que aproveitaram a alternativa em proveito próprio e delinquindo e manchando uma luta que era iniludível enfrentar.

Merece um parágrafo à parte a análise dos métodos empregados, mas isso já é conhecido e suficientemente discutido. Não creio ser necessário nem conveniente pretender justificá-los, muito menos reivindicá-

los, mas tampouco é justo que se analisem como se houvessem surgido espontaneamente, sem causa que os motivara.

Para lograr o propósito deste ensaio, que é chegar a uma explicação de que hoje precisamos, vou me concentrar num ponto histórico importante, deixado de lado em uma explicação e não usado de forma inteligente em outra. Esse ponto é o 1º de maio de 1974.

Nesse dia o velho caudilho falou ao seu povo. Nesse dia era o presidente de todos os argentinos. Todos os setores mencionados, se tiveram realmente a intenção que pregavam, não tinham mais motivos para a

luta. Os 18 anos de proscricção de Perón havia terminado. A democracia por fim reinava, seriamente, no país. O líder ausente havia vencido, na queda-de-braço, o mal que lhe impuseram. Ele tinha dado seu "couro" para retornar ao país.

Então, por que continuar a luta? Por que a imagem de Perón, ansiada por mais da metade da população – boa parte desta metade nunca tinha tido o prazer de ver o líder pessoalmente, via-o como uma lenda transmitida por seus pais –, teve de ser vista através de um vidro opaco, antibalas? Quem foi culpado disso? É claro que não foram as Forças Armadas.

Onde estavam os culpados? Sua localização era muito clara. Estavam ao pé do palanque portando cartazes que os identificavam: ERP, Montoneros, FAR, FAP, FAL e outros. Eram forças armadas, porém não as constitucionais e orgânicas.

O mesmo Perón, que havia usado essa "juventude maravilhosa" chamando-a "For-

---

---

### **Mas, o importante é conseguir algo que nos reconcilie e, aprendendo com os erros do passado, nos conduza a um futuro harmonioso**

---

---

mações Especiais" (vale o eufemismo), sabendo claramente que se escondia atrás delas, subestimou-as. Nesse dia, a realidade de que muitos viam distorcida ele a viu ampliada pelo cristal antibalas. A "juventude maravilhosa ou jovens impetuosos" se transformaram de repente em crianças insolentes.

A cordialidade havia terminado. A crua realidade estava diante de todos. Perón os havia cortejado, mas não comparilhava suas idéias. Esses grupos estavam confusos diante das declarações feitas por Perón ainda no exílio: ele não tinha guinado para a esquerda. O povo, na sua maioria guiado por ele, seguia querendo a casa própria mais do que a abolição da propriedade privada, uma pequena quinta no fundo do seu terreno mais do que a reforma agrária.

Lamentavelmente, esse vidro blindado impediu muitos jovens de ver claro que estavam sendo arastados de forma irremediável à desgraça.

Para sorte de nosso país, o rogo das massas estava longe de ser a pátria socialista. O povo argentino, equivocado ou não, em sua maioria peronista, nesse dia estava pleno e feliz. Não necessitava mais do que potencialmente já tinha e, por suposto, o que menos necessitava era a violência proposta pelas organizações guerrilheiras que arrogavam falsamente sua representação.

## O QUE DEVE CEDER

Os partidários da explicação mais difundida – a da matança – têm para a sua história, a que proponho como concórdia, todas as opções a seu favor, porém sem omi-

tir esse dia e essa blindagem que ofuscava a visão. Tudo o mais eles têm; a violência começou no ponto em que se deseja: 1930, o 14 de junho de 1955, o 16 de setembro de 1955. Não importa. Prontamente os militares atuaram. Isso é verdade. Aceitamos os pontos indicados pela outra facção, mas não deixem de lado o 1º de maio de 1974.

Os feitos ocorridos posteriormente a 24 de março de 76 são conhecidos de sobra, não se pode hoje escondê-los ou justificá-los. Foram terríveis. Tudo está reconhecido, mas, no futuro, não esqueçam do cristal blindado porque ele estava ali presente.

Isso é o que devem ceder, condescender

o que não podem explicar. Por que – se Perón estava onde o queriam, se já podiam ver o futuro com esperança – continuaram a guerra? Quais eram seus objetivos? Que fins perseguiam? A quem representavam?

Devem somente reconhecer que o que

havia por trás da guerrilha, se bem que composta por jovens idealistas e bem-intencionados, não era a busca de uma democracia, que haviam ganhado, sendo duvidoso que seus dirigentes a tivessem legado ao país na forma que a Argentina tem hoje.

Por outro lado, ao ganhar as Forças Armadas, se bem que tardiamente e a um terrível custo em termos de vidas, a democracia ganhou.

O lado dos partidários da explicação da guerra justa levada a cabo pelas Forças Armadas cedeu tudo à história. O escrito por outros setores até agora é absolutamente tendencioso, mas não se pode apagar nem reverter. Somente se deve resgatar esse momento de maio de 1974 e ater-se a ele.

## A SÍNTESE HISTÓRICA - A EXPLICAÇÃO DE CONSENSO

O comunismo internacional evidentemente tentou introduzir-se em nosso país buscando a porta entreaberta que era a ausência de Perón e os sentimentos opostos que essa realidade despertava no país. Sua finalidade estava longe de querer estabelecer uma democracia, mas utilizou eficazmente essa máscara, levando a milhares de argentinos bem-intencionados e autenticamente democráticos uma torrente de sangue que nenhum dique de coerência pode conter.

Vale dizer, houve um grande grupo de argentinos que, com um fim louvável, foram usados pela subversão, cujos fins não eram nem sublimes nem louváveis. Por outro lado, houve quem subestimou e pretendeu usar o terrorismo, equivocando-se igualmente. O erro explodiu em seus rostos, pois, obtida a democracia, os guerrilheiros não se conformaram, queriam outra coisa.

A guerrilha faz uso de suas armas tradicionais: o assassinato de militares, sindicalistas, políticos, policiais, vítimas inocentes de todos os tipos. Seu objetivo último é claro: impor um sistema político e social distinto, nem mais nem menos.

As Forças Armadas, com o objetivo de eliminar a subversão e sob as ordens de um governo democrático, apelou para o uso de ferramentas impróprias. Ao utilizar as mesmas armas que seus inimigos, elas se rebaixaram ao nível deles e talvez mais. Por outro lado, entre suas fileiras surgiram oportunistas que buscavam seu próprio benefício. Porém, deixemos claro que esses foram a exceção e não a norma.

Ao dar o golpe de Estado em 1976, a cobertura do decreto constitucional perde força e a partir daí a responsabilidade por tudo realizado passa a ser das Forças Ar-

madadas, isto supondo que com a cumplicidade e a passividade de toda a sociedade. Sociedade que em sua grande maioria não temia as Forças Armadas, a fábula do temor permanente aos militares é isso, uma fábula. O cidadão comum, em sua grande maioria, podia desenvolver sua vida em total normalidade.

É verdade que os meios de comunicação não podiam expressar-se na plenitude, havia censura prévia e atores proibidos; havia temas que não se podia debater e idéias que não se podia defender, porém o argentino da rua vivia quase com normalidade.

Voltando ao golpe de 76, é ali onde se perde legitimidade. A matança que se seguiu foi sangrenta, aparece a figura do desaparecido, os métodos inenarráveis, etc. Já é conhecido, não se pode ocultar; foi reconhecido. Hoje, todos sabemos que esse passado não voltará.

Hoje não se pode fazer um balanço entre as baixas de quantos mortos e desaparecidos de um setor eram terroristas conscientes, co-autores de atos violentos, quantos jovens idealistas confusos, quantos inocentes vítimas de ambições pessoais, quantos erros injustificáveis, ou inclusive quantos caídos em desonras na mais vil pilhagem; o não ter existido o devido processo é uma justificativa carente de sentido e de rigor. O certo é que houve de tudo.

Mas também deve estar viva a recordação dos que tombaram do outro lado, quase mil: militares, policiais, políticos, empresários, sindicalistas, gente comum vítima de bala perdida, crianças. Eles também têm família e essas famílias sofrem. É certo que eles têm uma tumba, porém não é justo esquecê-los.

Porém, o que também deve ser registrado é que chegar a esses extremos fez com que a democracia daí derivada fosse mais

forte. Pode alguém hoje afirmar com certeza que com a guerrilha ativa gozaríamos desse estado atual?

Quiçá, se aceitarmos esta explicação, num futuro não muito longe, em lugar de

construir um “monumento ao desaparecido”, com contornos ideológicos, possamos construir um “monumento aos mortos” de todos os setores, com contornos de sensatez e reflexão.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<POLÍTICA> / Comunismo /; Subversão; Argentina;

A mais bela dádiva que podemos outorgar aos outros é um bom exemplo.

*Robert Morrison*

\*

Um bom exemplo é mais valioso que milhares de argumentos.

*William E. Gladstone*

# SISTEMA DE ARMAS FLUVIAL PARA A REGIÃO AMAZÔNICA

LEONAM DOS SANTOS GUIMARÃES  
Capitão-de-Fragata (EN)  
OSMAR CONCEIÇÃO JÚNIOR  
Primeiro-Tenente (EN)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Conceito básico  
Área de operação  
Ameaças  
Caracterização do potencial das ameaças  
Conceito de emprego postulado  
Configuração do Sistema de Armas CALHAM  
Operação típica  
Conclusões

## INTRODUÇÃO

A escalada de poder de grupos organizados de narcotráfico, associados com movimentos de guerrilha em países amazônicos vizinhos ao Brasil, estende-se para o interior das fronteiras nacionais tornando-se uma ameaça de vulto, dado o imenso poder econômico dos cartéis de traficantes de drogas e armas. Esta ameaça, aliada à ocupação desordenada e à explo-

ração predatória de recursos vegetais e minerais, vem gerando uma série de conflitos pela posse da terra na Amazônia, caracterizando um cenário favorável ao desenvolvimento de atividades de grupos paramilitares de diferentes matizes ideológicos, o que constitui um fator desestabilizador da região e, conseqüentemente, um real problema de Segurança Nacional.

Tal cenário requer abordagens inovadoras para defesa da região.

O objetivo do presente trabalho é apresentar uma proposta com esta característica, isto é, com um enfoque não tradicional. Ele constitui resumo de um trabalho mais amplo, desenvolvido em 1989. [1] Em que pese o fato de ter sido elaborado há mais de 10 anos, este trabalho guarda sua atualidade pois o cenário nele identificado tende a agravar-se nos últimos anos.

## CONCEITO BÁSICO

Considera-se que, antes de iniciar-se o projeto de um navio de guerra propriamente dito, devem estar bem claros e consolidados os conceitos do sistema de armas a ele associado e de seu emprego, que devem ser harmonizados com a estratégia de defesa vigente no país, envolvendo, portanto, as inter-relações com outros sistemas de armas da Marinha do Brasil e demais forças singulares (Exército Brasileiro e a Força Aérea Brasileira).

Este pressuposto torna-se ainda mais importante em sistemas de armas para aplicação em operações ribeirinhas, pois estas têm suas táticas extremamente dependentes tanto do ambiente onde se desenvolvem, rico em diversidades e contrastes, como dos meios de combate preconizados e disponíveis para sua execução.

Nas operações navais convencionais o ambiente se caracteriza por ser relativamente monotônico, o que é típico das vastidões oceânicas.

As operações ribeirinhas são operações navais não-convencionais. Os componentes dos sistemas de armas previstos de-

vem ser capazes de se adaptarem aos inúmeros "microambientes" que compõem a área ribeirinha total, bem como à diversidade de ameaças que possam se apresentar.

Dadas as dimensões da área ribeirinha amazônica e a escassez de bases de apoio, o sistema de armas deve ser extremamente versátil e independente, de modo a ter capacidade de acessar as mais remotas regiões, de onde provavelmente surgirão as maiores ameaças.

A versatilidade e a independência requeridas levam a concluir que um sistema de armas instalado numa única plataforma, no caso um navio, seria altamente ineficaz e ineficiente.

Os diversos condicionantes a serem apresentados ao largo do presente trabalho nos indicarão que a solução otimizada seria operacionalizar um sistema de armas ribeirinho "pulverizado" em diversas plataformas interdependentes.

---

### **A versatilidade e a independência requeridas nas operações ribeirinhas amazônicas levam a concluir que um sistema de armas instalado numa única plataforma, no caso um navio, seria altamente ineficaz e ineficiente**

---

## ÁREAS DE OPERAÇÃO

Dada a vastidão da área amazônica e sua diversidade, considera-se importante a definição de áreas principais e secundárias para operação do sistema de armas a ser projetado, de modo que o mesmo seja o mais eficiente possível nas áreas prioritárias e não possua grandes restrições nas áreas secundárias.

As áreas ribeirinhas são classificadas, de acordo com a doutrina da Marinha, [2] em: quanto ao acesso e quanto à atividade inimiga.



a) **Quanto ao acesso:**

Tipo 1 - Acesso franco a embarcações de grande porte;

Tipo 2 - Acesso franco a embarcações de médio e pequeno porte; e

Tipo 3 - Acesso impedido por obstáculos.

b) **Quanto à atividade inimiga:**

Verde: sem notícia de atividade

Amarela: fraca atividade noticiada

Vermelha: área controlada pelo inimigo

Basicamente, o navio operará nas áreas tipo 1 ou 2, verde ou amarela, devendo porém ser capaz de projetar seu poder através de meios helitransportados, terrestres ou fluviais, nas áreas tipo 3 e vermelhas.

A definição geográfica destas áreas deve ser orientada objetivando-se a compatibilização com as áreas atuais e futuras de abrangência dos projetos governamentais de desenvolvimento da região.

A princípio, seriam definidas do seguinte modo:

a) **Áreas Principais:** Altos cursos dos rios da margem esquerda do Amazonas/Solimões: Negro, Branco, Uaupés, Japurá, Içá, Canal do Cassiquiare e cursos navegáveis do Nhamundá, Trombetas, Paru e Jari.

b) **Áreas Secundárias:** Altos cursos dos rios da margem direita do Amazonas/Solimões: Javari, Juruá, Purus, Acre e cursos navegáveis do Madeira/Aripuanã, Tapajós, Xingu, Tocantins/Araguaia.

## AMEAÇAS

A ocupação desordenada nos últimos anos, associada à exploração predatória de

recursos minerais (garimpos manuais) e da área florestal vem gerando uma série de conflitos pela posse da terra, envolvendo as reservas indígenas, o que gera um "caldo de cultura" propício ao surgimento de atividades de grupos paramilitares de diferentes matizes ideológicos e de difícil controle pelas autoridades policiais locais.

A escalada de poder dos grupos organizados de narcotráfico na Colômbia, Peru, Bolívia e Venezuela estende-se para o interior da fronteira brasileira. A associação destes grupos com a guerrilha organizada nestes países torna-se uma ameaça de vulto, dado o imenso poder econômico dos "cartéis" de traficantes de drogas. É de interesse destes grupos que os vastos vazios amazônicos permaneçam vazios para

---

---

### É de interesse dos grupos organizados do narcotráfico estrangeiros que os vastos vazios amazônicos permaneçam vazios para que possam operar livremente

---

---

que possam operar livremente. A paulatina ocupação de regiões como norte e nordeste do Amazonas e oeste do Acre por brasileiros, coloca nossas populações em contato com esses grupos, perturbando-lhes, e é de se esperar reações de sua parte.

A crescente atividade de grupos guerrilheiros nos países limítrofes com uma possível expansão de suas atividades no território brasileiro (há evidências atuais de que se utilizam do território brasileiro como refúgio das tropas legais de seus respectivos países) é também extremamente preocupante, dado que existem claras indicações do financiamento destes grupos pelos "cartéis" de narcotraficantes, dando-lhes grande poder econômico.

Além disso, o recrudescimento das pressões de países do Primeiro Mundo, visando à ingerência na execução de políticas de desenvolvimento da Amazônia pode evoluir para atitudes agressivas, tipo "guer-

rilhas por procuração", chegando até a pressão militar direta.

## CARACTERIZAÇÃO DO POTENCIAL DAS AMEAÇAS

Quando se pensa em guerra de guerrilha na selva, a primeira associação é com a Guerra do Vietnã. Entretanto, deve-se ressaltar que existe uma diferença fundamental entre a floresta equatorial da Indochina e a da Amazônia. Esta diferença se refere à densidade populacional.

O Vietnã é densamente povoado, sendo as distâncias no teatro de operações relativamente pequenas. Na Amazônia, a população é extremamente rarefeita na maior parte da região e as distâncias enormes. No Vietnã, a guerrilha possuiu razoável facilidade em obter apoio logístico da população local, o que não aconteceria na Amazônia.

Logo é de se esperar que a possibilidade de surgimento de atividade guerrilheira na Amazônia se restrinja às regiões mais densamente povoadas, como Rondônia, leste do Acre, calha dos Rios Madeira, Purus, Juruá, Solimões/Amazonas e baixo curso do Rio Negro. Nas regiões fracamente povoadas, as ameaças terão que se organizar de forma mais convencional, garantindo bases de apoio logístico, em condições similares à campanha da Birmânia, na Segunda Guerra Mundial, levada a cabo pelos japoneses contra os ingleses.

A definição do potencial de guerrilha é muito difícil, pois é dependente de diversos fatores psicossociais e políticos. Entretanto, para operações enquadradas no segundo caso, ou seja, núcleos de tropas combatendo de modo relativamente con-

venicional, podemos esperar encontrar grupos com efetivo aproximado de uma companhia (110/150 homens), armados com morteiros pesados, lança-rojão, aviões e helicópteros de observação e de ataque leves, obuses de pequeno calibre, lanchas rápidas artilhadas, facilidades para lançamento de minas cativas e flutuantes e mísseis anticarro para emprego contra navios e lanchas. Estes grupos estariam preferencialmente localizados na confluência de dois rios, negando acesso aos cursos superiores e garantindo suas próprias rotas de fuga.

## CONCEITO DE EMPREGO POSTULADO

Nas operações ribeirinhas, deve-se ter em mente que o teatro de operações é essencialmente terrestre. Neste teatro de operações, o navio deve desempenhar algumas funções bem definidas, como:

- projeção do poder terrestre em regiões de difícil acesso;
- prover apoio logístico aproximado às tropas combatentes e aos meios por ela empregados;
- fornecer uma base avançada e de grande mobilidade à tropa;
- prover apoio de fogo à tropa, desde que esta função não o coloque em situação de risco, dada sua extrema vulnerabilidade. Logo, os meios de apoio de fogo, se existirem, devem ser de grande alcance; e
- executar ações sociais (assistência médico-odontológica, etc.) às populações ribeirinhas, dentro do escopo da "guerra psicológica".

Sempre que se use aspectos de Guerra do Vietnã para efeito de comparação, deve-

---

### Nas operações ribeirinhas, deve-se ter em mente que o teatro de operações é essencialmente terrestre

---

se ter em mente as diferenças básicas entre a floresta indochinesa e a amazônica: a grande densidade de população local e as dimensões relativamente reduzidas do teatro de operações.

Do estudo das operações norte-americanas [3], depreende-se que houve uma nítida preferência pelo uso de bases terrestres, denotado, por exemplo, pelos grandes aterros feitos no delta do Mekong para sua instalação. Entretanto, os bases flutuantes também foram intensivamente utilizadas (APB – *self-propelled barracks ship*), principalmente devido à insegurança na operação de bases terrestres montadas em território densamente povoado, onde o inimigo se misturava à população civil.

As pequenas embarcações foram predominantes em todas as operações, tendo sido desenvolvida uma gama significativa de tipos e aplicações especializadas, devendo-se ressaltar os monitores de pequeno porte, verdadeiros “tanques de assalto” flutuantes.

Note-se também que não houve emprego de motomecanização de nenhuma espécie (veículos de assalto, blindados de ataque, anfíbios, jeeps, etc.), pois o terreno é altamente desfavorável à movimentação de viaturas.

### ***O emprego do sistema de armas – Postulados básicos***

Para a conceituação do emprego do sistema de armas, devemos ter em mente alguns postulados básicos inspirados na geografia local e na doutrina para operações ribeirinhas:

#### **Navio não engaja nunca.**

Opera normalmente na área verde, penetrando esporadicamente na área amarela para lançamento e recolhimento de vetores

e estabelecimento pioneiro de plataformas de apoio aos vetores.

#### **As operações se desenvolvem nas margens.**

As condições para sobrevivência e estabelecimento de núcleos populacionais com atividade econômica permanente se restringem a faixa de aproximadamente 10 km das margens das calhas navegáveis. As dificuldades para o estabelecimento humano permanente nas chamadas “terras firmes” fazem com que as operações raramente se desenvolvam nestas regiões.

#### **Manter o inimigo preocupado com a própria sobrevivência.**

Dada a hostilidade do ambiente, a estratégia básica das operações ribeirinhas é negar ao inimigo apoio logístico, de modo que ele passe a maior parte do seu tempo em atividades ligadas à geração de meios para sua própria sobrevivência, não lhe dando oportunidade de organizar operações ofensivas nem preparar sua própria defesa. Neste particular, o apoio das populações locais é indispensável. No Vietnã, a região era densamente povoada e os ribeirinhos proviam o inimigo do apoio logístico básico.

#### **O desembarque de tropa se dá sempre na transição entre a praia e a barranca.**

A vegetação das margens, principalmente nas praias, é de difícil penetração. Nos barrancos a vegetação é menos densa, entretanto sua altura dificulta o desembarque. Deve-se, portanto, buscar a região de transição para o assalto.

#### **O navio é indiscreto.**

O alto contraste visual entre o navio e o terreno torna-o um alvo aéreo e terrestre muito fácil. Dada a escassez de população e atividade econômica na área, o ruído pró-

prio emitido pelos navios (motores principalmente) é percebido a grandes distâncias, negando o fator surpresa às operações.

### **O navio é vulnerável.**

Dada sua indiscrição, as restrições a sua movimentação impostas pelo canal navegável e o limitado horizonte visual, radar e rádio imposto pela vegetação, o navio é facilmente emboscado pelo inimigo nas margens, por aeronaves ou por lanchas rápidas.

O grande poder de fogo das armas portáteis modernas (lança-rojão, mísseis anticarro, etc.) torna inviável a blindagem do navio para impacto direto de projetis destas armas.

Na seca, os estreitos canais de navegação e o aumento de velocidade de corrente nestes canais tornam o navio alvo fácil de minas flutuantes lançadas a montante pelo inimigo desde grandes distâncias.

O navio, ao entrar na zona amarela, deverá estabelecer um perímetro defensivo de dimensões compatíveis com a intensidade da atividade inimiga e de seu armamento disponível, através de piquetes flutuantes (lanchas rápidas), aéreos (helicópteros ligeiros) ou terrestres (infiltração de precursoros), de canhões de alta cadência (40 mm) para defesa contra lanchas rápidas e desfolhamento das margens, e de metralhadoras antiaéreas.

### **Velocidades operacionais do navio são tipicamente baixas e dos vetores, tipicamente altas.**

As velocidades baixas do navio (10-15 nós) são limitadas pelos seguintes fatores: menor

indiscrição (ruído de máquinas); navegação em águas restritas e minimização do efeito do banzeiro (marolas) gerado, que é destrutivo para as populações ribeirinhas (a princípio, o navio opera para defendê-las!).

### **Os vetores são os meios combatentes.**

Dado que o navio tende a não engajar, este deve estar associado a uma variedade de vetores que projetem o seu poder dentro da zona vermelha. Para tal, deve ser capaz de transportá-los (embarcados, a reboque, empurrados ou navegando em formação, dando-lhe suporte) e apoiá-los (gêneros, água potável, munição, combustível, manutenção e reparo, tripulação).

Os vetores devem ter múltiplos empregos, tais como patrulha, assalto, transporte de pessoal, material e combustível, infiltração de precursoros,

apoio de fogo, minagem e varredura, etc.

---

## **A base flutuante é a precursora no estabelecimento da base terrestre**

---

### **Bases Terrestres devem ser estabelecidas o mais rápido possível, sendo indispensáveis.**

A vulnerabilidade da base flutuante faz com que seja indispensável o estabelecimento de base terrestre para possibilitar o controle e ocupação de áreas liberadas.

A base flutuante é a precursora no estabelecimento da base terrestre.

Esta função pode ser desempenhada pela utilização de plataformas flutuantes jaqueteáveis<sup>1</sup>, modulares e com flexibilidade para instalação de uma grande gama de equipamentos sobre elas, possibilitando o desempenho de inúmeras funções, tais como aquartelamento, almoxarifado, reparos para

<sup>1</sup> N.R.: Plataformas jaqueteáveis são as que usam jaquetas para fixação em fundos de até dez metros de lâmina d'água.

armas pesadas (Astros<sup>2</sup>, obuses, morteiros de grosso calibre), hospital, heliporto, porto (com facilidades de combustível), isto é, as funções básicas de uma base terrestre avançada, podendo, no decorrer das operações ser ampliada para uma base de retaguarda.

### CONFIGURAÇÃO DO SISTEMA DE ARMAS CALHAN<sup>3</sup>

Baseado no que vimos nos itens anteriores, podemos considerar o sistema composto basicamente por:

#### Navio-mãe.

Deve ter capacidade de transportar e apoiar vetores de combate até a área amarela, a uma distância dos limites da área vermelha, segura e compatível com o raio de ação dos vetores.

Deve ter capacidade de transportar e implantar os núcleos de uma base terrestre avançada na área amarela (plataformas flutuantes jaqueteáveis).

Deve retornar para a área verde, após a implantação dos núcleos da base avançada, o mais rápido possível, passando o operar como base flutuante na retaguarda.

#### Características principais:

- comprimento: 45 a 50 m;
- boca: 8 a 10 m;
- calado: 1,0 a 1,4 m;
- velocidade máxima: 12 nós (sem empurra) e 6 nós (com empurra);
- tripulação: 45 a 55 homens;
- raio de ação (mínimo): 4.500 milhas (correspondente a ida e volta Manaus—Cruzeiro do Sul);
- armamento: um canhão de 40 mm, quatro metralhadoras de 20 mm e dois morteiros de 81 mm.

A ele estão associados **vetores de combate**, que são representados pelos seguintes componentes:

#### Embarcações ligeiras (ou rápidas).

Devem ser pequenas, rápidas, com raio de ação maior possível, sem prejudicar sua leveza, possibilitando seu transporte via aérea (helicópteros) e até mesmo terrestre, através de picadas abertas no floresta à margem dos rios. Têm funções de esclarecimento, infiltração de precursors, ações de comando, estabelecimento de linhas de comunicação com a frente de combate, cobertura e piquete do navio, minagem, etc.

#### Características principais:

- comprimento: 7 a 8 m;
- boca: 2,5 a 3,0 m;
- calado: 0,30 a 0,50 m;
- deslocamento: 4,5 a 6 toneladas;
- velocidade máxima: 30 a 35 nós;
- tripulação: mínimo três homens;
- raio de ação (mínimo): 150 milhas; e
- armamento: duas metralhadoras de 20 mm.

#### Embarcações de assalto (ou lanchas de assalto).

Devem ser de porte médio, velocidade média, grande raio de ação, grande capacidade de transporte de pessoal e material (dois pelotões e material de apoio). Têm funções de desembarque de tropas e material e apoio de fogo aproximado.

#### Características principais:

- comprimento: 12 a 15 m;
- boca: 3,0 a 3,5 m;
- calado: 0,90 a 1,20 m;
- deslocamento: 15 toneladas;
- velocidade máxima: 15 a 18 nós (leve) e 13 a 16 nós (carregada);
- tripulação: mínimo três homens;
- raio de ação (mínimo): 180 milhas; e
- armamento: duas metralhadoras de 20 mm e um morteiro de 81 mm.

2 N.R.: Veja nota na última página do artigo.

3 N.R.: Nome dado arbitrariamente dado ao sistema na operação típica, descrito no próximo item.

### **Monitores.**

Devem ser de porte médio, velocidade alta, grande raio de ação, blindagem com materiais leves (aços maraging, fibra de carbono, kevlar, etc.). razoável poder de fogo (canhão de pequeno calibre e conreira rápida, metralhadoras pesadas, morteiros leves) e capacidade de transporte de um grupo de combate equipado. Tem funções de primeira vaga de assalto, apoio de fogo, patrulha e piquete do navio-mãe.

Características principais:

- comprimento: 10 a 12 m;
- boca: 3,0 a 3,5 m;
- calado: 0,80 a 1,20 m;
- deslocamento: 12 toneladas;
- velocidade máxima: 20 nós;
- tripulação: mínimo três homens;
- raio de ação (mínimo): 200 milhas; e
- armamento: duas metralhadoras de 20 mm, duas metralhadoras de 7,65 mm e um morteiro de 81 mm.

### **Embarcações de apoio.**

Devem ter características semelhantes às de assalto, desempenhando funções especializadas, como varredura de minas, transporte de gêneros, material e combustível, posto de comunicações e controle, remoção de feridos, etc.

### **Aeronave orgânica.**

Helicóptero de porte médio, para transporte de tropas, apoio de fogo, esclarecimento, envolvimento vertical, infiltração de precursores, Vertrep (*Vertical Replenishment*) e estabelecimento de linhas de comunicação rápidas.

### **Corpo de tropa.**

Composto por uma companhia reforçada, pela tripulação dos vetores e grupo de operações especiais.

### **Plataformas Flutuantes Jaqueteáveis.**

Constituem os núcleos de assentamento de base terrestre avançado e peças de arti-

lharia de longo alcance para apoio de fogo (obuses 105 mm, sistemas de saturação Astros, morteiros pesados, etc.) que, pelo seu porte não podem ser orgânicos do navio-mãe. Devem possuir meios para interligação entre si, meios de fundeio e atracação, capacidade de armazenamento de combustíveis, material e jaquetas (*jack-up*) para fixação em fundos de até 10 m de lâmina d'água. Poderão até mesmo ser autopropelidas (*harbour-master*, *Schottel*, etc.) e ter geração própria de energia elétrica, dependendo do emprego previsto. Suas dimensões principais devem ser compatíveis com as dimensões do navio (boca, altura máxima, calado, etc.) e comprimento limitado a 15 m. Algumas dos versões possíveis são listadas a seguir:

- porto para os vetores fluviais (com facilidades de abastecimento e oficina);
- bateria de obuses 105mm;
- bateria Astros (com lançador, direção de tiro e remuniçador);
- posto de comando e controle (com estação de rádio);
- quartelamento de tropas (alojamento e rancho);
- hospital;
- almoxarifado geral de material; e
- heliponto ou heliporto (com facilidades de abastecimento e oficina).

## **OPERAÇÃO TÍPICA**

A seguir serão apresentadas as fases de um cenário hipotético de operação do sistema acima descrito, que denominaremos Calhan.

São elas: situação inicial, fase preliminar, fase de aproximação, fase de fixação, fase de envolvimento, fase de assalto e fase de retração e restabelecimento de uma nova frente.

### **Situação Inicial**

O Calhan teria como base São Gabriel da Cachoeira (Rio Negro); Área Verde até

Trovão (Rio Uaupés), 50 milhas a montante da base; Área Amarela até 80 milhas a montante de Trovão; inimigo estabelecido na confluência do Rio Tiquié com o Uaupés (Missão Taquara) a 150 milhas a montante de Trovão.

Note-se que o inimigo tende a se estabelecer na confluência de rios para facilitar-lhe o abastecimento e as rotas de fuga.

### **Fase preliminar**

Calhan suspende de São Gabriel em direção a Trovão, com calado compatível à navegação no baixo Tiquié, transportando uma lancha rápida, um monitor e duas lanchas de assalto e uma plataforma centro de comando e controle.

### **Fase de Aproximação**

Calhan lança monitor como piquete ao entrar na Zona Amarela, navegando a 10 milhas na sua retaguarda. A 20 milhas da confluência do Igarapé Iauari (60 milhas de Trovão), lança a lancha rápida com grupo de precursores para desembarcarem na confluência do Iauari e limparem a área para fundeio da plataforma.

### **Fase de Fixação**

Limpa a área de fundeio, Calhan se aproxima e implanta a plataforma. Enquanto isso, o monitor faz patrulha até o limite da área amarela (20 milhas a montante do ponto de fundeio da plataforma).

### **Fase de Envolvimento**

Implantada a base avançada, Calhan lança as lanchas de assalto que avançam para missão Taquara com dois pelotões (ficando um de reserva no navio) e o helicóptero para envolvimento vertical a 10 milhas a montante do Tiquié. O monitor já se encontra no Rio Uaupés, a montante da missão Taquara, desembarcando seu grupo, de modo a estabelecer a "zona de matar" (assalto na retaguarda do inimigo). Helicóptero retorna ao Calhan que já se encon-

tra recuando para Trovão e São Gabriel para recolher o conjunto de plataformas Astros.

### **Fase de Assalto**

Lanchas de assalto desembarcam a montante do inimigo para negar-lhe a fuga e a tropa em terra, com apoio de fogo das lanchas e do monitor, empurram o inimigo em direção ao rio até eliminá-lo.

### **Fase de Retração e Restabelecimento de Nova Frente**

Calhan avança para o Igarapé Iauari para implantar uma segunda plataforma (reparo Astros), lançando o helicóptero para recolher os feridos. As lanchas de assalto recuam para Iauari com parte de tropa, retornando uma delas para Taquara com o pelotão reserva para substituição do grupo lá instalado. Implantado o Astros e o acampamento em Taquara, Calhan fundeia em Iauari e inicia a consolidação da base avançada. Ao término deste fase, a zona verde agora se estende até Iauari e a amarela até algumas milhas além da Taquara. Reinicia-se então uma nova fase preliminar, agora já com o apoio da base terrestre, incluindo apoio de fogo do Astros.

## **CONCLUSÕES**

A proposta apresentada consiste em operacionalizar um sistema de armas composto por um **navio-mãe**, capaz de transportar por empurra e apoiar a implantação de núcleos de bases terrestres avançadas (plataformas flutuantes jaqueteáveis) em áreas estratégicas e por vetores de combate fluvial e ribeirinho, na forma de:

- embarcações ligeiras, para realizar atividades de esclarecimento, infiltração e minagem;
- embarcações de assalto para desembarque de material e tropas, além de apoio de fogo aproximado;

- embarcações monitoras com função de patrulha e piquete do navio mãe, apoio de fogo e ações de assalto;

- embarcações de apoio, com função de varredura de minas, transporte de gêneros, material e combustível, remoção de feridos, etc.;

- aeronave orgânica, ou seja um helicóptero de porte médio para esclarecimento, infiltração de precursores, transporte de pequenas cargas e tropas e estabelecimento de linhas de comunicação; e

- corpo de tropa composto por uma companhia reforçada, pela tripulação dos vetores e grupos de operações especiais.

Estes meios operariam dentro de um conceito de emprego sistêmico, desempenhando missões bem definidas, tais como:

- projetar o poder terrestre em regiões de difícil acesso;

- proporcionar apoio logístico aproximado às tropas combatentes e aos meios por ela empregados;

- fornecer bases avançadas e grande mobilidade à tropa;

- prover apoio de fogo à tropa; e

- executar funções de ação social (assistência médico-odontológica e outras) às populações ribeirinhas.

O sistema proposto, em situações de guerra ou crise, busca se adaptar aos diferentes "microambientes" que compõe a área ribeirinha total, bem como à diversidade de ameaças que possam se apresentar e, em situações de paz, contribuir de forma significativa para a segurança da navegação e melhoria da infra-estrutura das vias navegáveis da região.

**NOTA SOBRE O SISTEMA ASTROS:** O ASTROS é um sistema de artilharia de saturação por foguetes (Artillery Saturating Rocket System), multicalibre (127, 180 e 300 mm), auto-transportado, terra-terra, com alcance de 9 até 70 quilômetros; aero-transportado em aviões *Hercules*.

Idealizado e construído pela empresa brasileira Avibrás, em conjunto com Exército brasileiro, na década de 1970. É produzido desde 1983. Foi largamente empregado pelo Iraque na guerra contra o Irã e na Guerra do Golfo; em meados da década de 1980 foi exportado para o Exército da Arábia Saudita e do Qatar. É equipamento padrão do Exército brasileiro.

A versão atual é o ASTROS-II.

**O grupo de combate básico Calhan** seria composto de:

- um navio-mãe;
- duas lanchas rápidas;
- um monitor;
- duas lanchas de assalto; e
- quatro plataformas jaqueteáveis.

**As bases permanentes** de cada grupo seriam:

- Santa Isabel do Rio Negro (AM);
- Rio Branco (RO);
- Santarém (PA);
- São Paulo de Olivença (AM); e
- Bitencourt (AM).

**A base do comando da força** seria Manaus (AM), onde teríamos uma força de reserva composta de:

- dois navios-mãe;
- 12 lanchas rápidas;
- quatro monitores;
- dez lanchas de assalto;
- dez plataformas; e
- navios de apoio em geral, como diques flutuantes, navios-tanque, navios-oficina, empurradores, etc.

**O TOTAL DA FORÇA COMBATENTE** seria:

- sete navios-mãe;
- 22 lanchas rápidas;
- nove monitores;
- 20 lanchas de assalto;
- 20 plataformas;
- dois batalhões de infantaria de selva; e
- uma companhia de operações especiais.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. GUIMARÃES, L. S. (1989). *Relatório Técnico CTMSP*, nº R735-06-0026 – Requisitos Operacionais do Sistema de Armas Calhan.
2. BRASIL. Ministério da Marinha. Estado-Maior da Armada. *Manual de Operações Ribeirinhas*. 1981.
3. FRIEDMAN, N. *US Small Combatants*. Naval Institute Press Annapolis, Maryland, U.S.A. 1987.
4. BRASIL. Ministério das Minas e Energia. *Projeto Radam Brasil: Carta Terrestre da Amazônia Legal*. escala 1:2.500.000.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<SISTEMAS> / Sistemas de armas /; Amazônia;

Navio – chão de terra  
móvel – é entidade que vive e  
arfa.

*Paulo Emílio de Mello Baptista*  
Advogado

# O ACIDENTE COM O ARGUS NA AMAZÔNIA

*Os golpes da adversidade são terrivelmente amargos, mas nunca estereis.*

Ernest Renan

MARCOS LOURENÇO DE ALMEIDA  
Capitão-de-Corveta

## SUMÁRIO

- Introdução
- O ambiente: a Amazônia e o Argus
- A colisão
- O combate ao incêndio
- O regresso
- A chegada a Belém
- As lições

## INTRODUÇÃO

O conhecimento de experiências no âmbito de uma profissão é uma premissa para o sucesso de todo profissional, em qualquer área de atuação.

Pensemos no campo da economia: qual a confiabilidade que poderíamos crêditar a um economista que não tenha analisado as causas e as conseqüências de uma empresa cuja estratégia a tenha colocado em destaque, pelo sucesso ou pelo desastre.

de modo a ter as precauções necessárias na condução dos negócios a seu encargo?

Certamente, a análise das experiências vividas por outras pessoas assemelha-se a um laboratório da realidade, onde o analista, isento das pressões e das conseqüências, pode verificar as diversas variáveis atuantes, nem sempre identificadas na ocasião ou passíveis de análise imediata.

A história já nos prova a necessidade de estudo dos acontecimentos do passado a fim de tirarmos os ensinamentos para o futuro.

Na profissão de "homens do mar" não é diferente. Literalmente, estamos sempre mergulhados num oceano de milhares de variáveis inerentes ao ambiente e à difícil condução de aparelhos complexos, por reunirem em espaços restritos toda uma infraestrutura similar a de uma cidade.

Lembremos da guerra, onde múltiplas variáveis sensíveis, complexas e fatalistas são acrescidas em um contexto incerto e instável, como nos afirma Clausewitz.

Assim, este sucinto trabalho tem o propósito em levar, aos companheiros de "sacerdócio", o conhecimento dos fatos relativos ao acidente do Navio Hidrográfico *Argus*, ocorrido em 10 de dezembro de 1991, e as considerações envolvidas no desenrolar dos acontecimentos, que culminaram com o falecimento de sete militares.

Para tal, os fatos serão narrados, na medida do possível, de maneira impessoal.

## O AMBIENTE: A AMAZÔNIA E O ARGUS

O *Argus* encontrava-se em uma comissão de levantamento hidrográfico em vários trechos de rios na Amazônia e, como último, o trecho do Furo<sup>1</sup> do Tajapurú, a montante da localidade de Antonio Lemos. As comissões raramente eram de duração inferior a dois meses, haja vista as distâncias envolvidas e as dificuldades logísticas características da região.

Sediado na cidade de Belém (PA), o navio era praticamente um estranho nesse "porto", já que pouco tempo permanecia atracado ao cais durante o ano, inclusive, por ser o único a efetuar os levantamentos hidrográficos dentro da bacia amazônica.

O Tajapurú é um dos vários furos existentes na região dos Estreitos, que consiste na malha hidroviária que une o Rio Pará ao Rio Amazonas.



Navio Hidrográfico *Argus*

1 N.A.: Canal de comunicação entre um rio e seu afluente ou o mesmo rio.

Para os marinheiros habituados com a imensidão dos oceanos, os Estreitos, juntamente com a maioria dos rios da Amazônia, são uma verdadeira escola de navegação restrita.

A falta de infra-estrutura rodoviária e ferroviária faz com que as vias fluviais sejam intensamente navegadas por tipos diversos de embarcações. As manobras para se desviar de troncos semi-submersos e de camalotes<sup>2</sup>, sua distinção com pequenas embarcações apagadas no período noturno, a identificação de alterações topográficas nas margens dos rios e batimétricas, e por vezes, com o surgimento ou desaparecimento de ilhas, são fatores permanentes na atenção dos navegantes daquela região.

O ambiente é um dos fatores que afetam a motivação do trabalhador, do marinheiro, em qualquer tipo de serviço, principalmente quando as dificuldades da região já colocam empecilhos incomuns à nossa trajetória. Poderia dizer-se que o *Argus* vivia momentos de rara felicidade. A origem desse pensamento não está calcada somente na inferência de um de seus oficiais, mas também na afirmativa de uma praça: "Eu nunca vi uma comissão a bordo com tanta harmonia, apesar da grande quantidade de trabalho. A gente sente que o navio está feliz!". Por mais contraditório que pareça, esta declaração foi feita por um dos militares que vieram a perecer no acidente.

Naquela época, que apesar de próxima se faz distante pela atual evolução

tecnológica, os trabalhos hidrográficos obrigavam a uma rotina que começava na madrugada e só terminava em noite alta; haja vista a necessidade de se distribuir as equipes pelas margens para trabalhar com os valiosos teodolitos, com os "motorolas", nos nivelamentos, no estabelecimento das réguas para medida da altura das águas dos rios, na preparação do material para o dia seguinte e na verificação e conferência dos dados coletados durante aquele dia.

Entretanto, essa mesma rotina pesada, com esse intenso trabalho em equipe, acabava por acrescentar ao espírito do navio uma dose apreciável de cooperação, de fraternidade e mesmo de amizade.

Por vezes, os oficiais e as praças que deixavam o serviço de quarto às zero hora já estavam se preparando

para largar com a lancha às 04:30 horas. Esse compromisso com o trabalho, juntamente com a interação que o mesmo proporcionava a todos os tripulantes, em todos os níveis, consolidava as lideranças no navio como teremos oportunidade em verificar mais adiante.

A preocupação com o adestramento era muito viva nos oficiais, em decorrência do afastamento das equipes de trabalhos hidrográficos, o que fazia com que fossem realizados, apenas com os que permaneciam a bordo, obrigando a uma redistribuição dos postos daqueles que estavam ausentes, habilitando um número maior de homens para aquelas tarefas, principalmente nos exercícios de controle de avarias (CAV).

---

## A história já nos prova a necessidade de estudo dos acontecimentos do passado a fim de tirarmos os ensinamentos para o futuro

---

2 N.A.: Ithota flutuante, formada de plantas que desgarram da margem, que é levada pela correnteza do rio.

3 N.A.: Como eram chamados os equipamentos eletrônicos utilizados para medir as distâncias entre a lancha de sondagem e as estações em terra.

Este talvez tenha sido o maior trunfo da tripulação para que as conseqüências não alcançassem uma tragédia ainda maior.

## A COLISÃO

Zero hora do dia 10 de dezembro de 1991. O quarto de serviço acaba de ser rendido. O navio está fundeado a 1.200 jardas a jusante da Ilha São Sebastião, na carta nº 4343 A (1ª edição). A posição era bem mais tranqüila do que a ocupada pelo navio em dias anteriores, a montante da referida ilha, porém, continuava a requerer uma atenção permanente do pessoal de serviço.

Era a última semana da comissão. O pessoal demonstrava um misto de cansaço, desgaste e felicidade com o retorno, aguardando a chegada à Belém, com aquele apito longo – mas muito longo mesmo.

O quarto de zero hora é o mais “famoso”, visto ser o período no qual se estaria em sono profundo, não fosse estar de serviço. Para manter o quarto alerta, o oficial resolve fazer um adestramento de acompanhamento de alvos: liga-se a segunda repetidora e se inicia o adestramento para identificá-los no radar, as suas luzes e o tipo de embarcação pelo visual.

Houve até o caso de um “camalotão” que, a princípio, parecia alguma embarcação pequena apagada.

Em determinado instante, o vigia informa um alvo a montante, descendo o rio, no mesmo momento em que o auxiliar de na-

vegação o identificava na tela da repetidora radar, o que parecia ser um empurrador<sup>4</sup> conduzindo uma balsa.

O oficial determina ao vigia informar o ângulo do alvo e ao auxiliar de navegação o cálculo dos seus elementos, enquanto ele mesmo o acompanhava no visual, com o auxílio dos binóculos.

As ordens foram duplamente intencionais, tanto para manter o acompanhamento da embarcação quanto para verificar os conhecimentos do pessoal de serviço. Ao surgir uma dúvida, o oficial aproveita a ocasião para adestrar os seus auxiliares.

Devido às características do navio, onde o lais do passadiço fica próximo do tijupá e do convés da proa, lá estavam o oficial, o auxiliar de navegação, o contra-mestre, o vigia e o timoneiro – este último na proa, atuando como vigia do ferro –

todos observando o alvo, ouvindo as explicações do oficial de quarto.

O local do furo onde o *Argus* encontrava-se fundeado possuía aproximadamente 500 jardas entre as margens. Na posição de fundeio, o *display* do radar indicava a distância de 120 jardas da margem mais próxima.

De repente, enquanto todos acompanhavam a passagem do empurrador com uma balsa cheia de caminhões, pelo través do navio, ocasião em que o potencial perigo parecia iniciar seu afastamento, o auxiliar de navegação faz aquela mesma exclamação que o oficial “ouvia” dos seus olhos: “Tenente, o empurrador tá guinando!”.

---

### Aquela era uma das ocasiões onde se verifica o porquê daquele comentário das aulas de CBINC, em Parada de Lucas, quanto à diferença entre o exercício e a faina real

---

4 N.A.: Embarcação similar a um pequeno rebocador, utilizado para transportar balsas na região amazônica, sendo essa amarrada com cabos de aço a vante daquela, podendo haver mais de uma.

Imediatamente, o oficial dispara o apito, manda a embarcação dar máquina atrás pelo canal 16 e o auxiliar de navegação é enviado à praça de máquinas com a determinação de mandar virar os MCPs<sup>5</sup>; quando constata que a colisão é iminente, dispara o alarme de colisão.

As frações de segundo entre uma ação e outra foram tão pequenas que parecia tudo acontecer no mesmo instante.

Observa-se o empurrador começar a desfazer a guinada, que anteriormente colocava sua proa na direção do passadiço do *Argus*, e sua redução de velocidade... mas o impacto já era inevitável. Sente-se

um leve balançar, enquanto a parte mais alta da proa da balsa arrancava a lancha, seu turco e os tambores de gasolina e de óleo, que ficavam no convés da popa do *Argus*, a apenas meio metro acima da linha d'água, e sob o qual ficava a coberta dos sargentos.

No instante seguinte, iniciava-se um incêndio na popa, estando a parte alta da balsa ainda colada ao navio, expondo alguns caminhões que carregavam botijões de gás a um perigo catastrófico.

Imediatamente, o oficial usa da fonia, do megafone e manda o empurrador dar máquinas atrás, de modo a afastar aqueles caminhões das labaredas que já alcançavam a altura do passadiço.

O empurrador atende ao comando e se afasta, permanecendo ao largo.

Alguns oficiais e o Comandante já estavam no passadiço, o *Chemaq*<sup>6</sup> já manobra-

va o pessoal para o combate ao incêndio e o que se via era assustador: a popa do *Argus* havia se transformado em uma labareda gigantesca.

O Oficial de Quarto passa o serviço para outro oficial e pede ao Comandante para ir auxiliar no combate ao incêndio, no que foi prontamente autorizado.

## O COMBATE AO INCÊNDIO

Quase toda a tripulação encontrava-se nos corredores laterais que dão acesso à popa, já guarnecendo os postos de incêndio, mas a rede de incêndio ainda estava com a pressão

baixa. O *Chemaq* mergulha na Bravo<sup>7</sup> e, em poucos instantes, a pressão sobe.

Aquela era uma das ocasiões onde se verifica o porquê daquele comentário das aulas de CBINC<sup>8</sup>, em Parada de Lucas, no Rio de Janeiro, quanto à diferença entre o exercício e a faina real.

Havia vários homens excelentes na condução dos exercícios, mas... onde estavam eles?...

Via-se os homens, estarecidos, com as cabeças ligeiramente voltadas para cima, observando aquela labareda ensurdecidora que tomava toda a popa. Havia também o medo dos tonéis de gasolina.

O turco de bombordo havia sido arrancado e obstruía a passagem para a popa. A gaiúta da coberta dos sargentos também havia sido deslocada, impedindo o acesso por boreste.

---

---

### Os demais homens, após alguns segundos, saem da estupefação e, sob a liderança dos mais experientes, estabelecem uma nova linha de mangueira

---

---

5 N.A.: Motores de combustão principais responsáveis pela propulsão do navio.

6 N.A.: Oficial encarregado da divisão de máquinas do navio, o Chefe de Máquinas.

7 N.A.: Apelido do compartimento das máquinas.

8 N.A.: Curso de combate à incêndio.

O oficial que descera do passadiço observa aquela cena, quando o Chemaq mergulhava dentro da Bravo, assume a mangueira que jazia deitada no piso, ainda com baixa pressão e, tão logo ela aumenta, inicia o combate ao incêndio, direcionando a neblina de alta para o piso, "empurrando" o combustível que se inflamava. O Chemaq retorna e assume como número dois da mangueira. Ambos agacham e passam por baixo da lancha que havia sido empurrada junto com o seu turco. A labareda reduz e o incêndio começa a diminuir.

Os demais homens, após alguns segundos, saem da estupefação e, sob a liderança dos mais experientes, estabelecem uma nova linha de mangueira<sup>9</sup>.

Os dois oficiais desparam-se então com os tonéis de óleo e de gasolina em chamas e, enquanto o primeiro direcionava a neblina sobre os tonéis, o segundo os empurrava com o pé até a borda, alijando-os n'água.

Quando o último foco de incêndio se situava junto à gaiúta, vem o maior impacto: o extinguir das chamas revela um corpo carbonizado! Fora necessário vencer o choque causado por aquela cena para, então, começar o esforço para desobstruir a gaiúta.

O fogo estava extinto!

Um oficial vai ao Comandante e informa a situação do momento.

Apesar das "horas" mentais de atividade, o incêndio havia sido debelado em pouquíssimos minutos.

Restava, porém, o resgate dos demais sargentos.

A faina na popa continuava a toda rotação.

De repente, chega uma nova informação ao passadiço: "Reiniciado o combate a incêndio dentro da coberta".

Provavelmente, a gasolina e o óleo que haviam vazado dos tonéis destruídos no abalroamento tinham se derramado sobre o forro da coberta, por meio da abertura no convés causada pelo arrancamento do turco.

A extração da fumaça da coberta ficou prejudicada, já que a gaiúta era o único acesso.

---

### **O pessoal consegue adentrar o compartimento, passando por entre os corpos carbonizados de outros companheiros que jaziam presos à escada**

---

"Peguem os machados!" Uma jornada de revezamento fez com que homens, sustentados unicamente pelos cintos, que eram agarrados pelos demais, disparassem seus corpos sobre o costado, desferindo golpes de machado sobre as vigias

da coberta, de modo a permitir que os sargentos pudessem respirar.

No compartimento por ante-a-vante da coberta, onde a televisão já se contorcia pelo derretimento da parte plástica e a fumaça começava a brotar, homens arrancavam o forro das anteparas a golpes de machado para permitir o resfriamento de suas chapas. O combate ao incêndio passava a ser feito também por uma das vigias. O pessoal consegue adentrar o compartimento, passando por entre os corpos carbonizados de outros companheiros que jaziam presos à escada.

Fogo extinto!..

9 N.A.: Linha de mangueira - Nome técnico dada a cada mangueira devidamente guarnecida para o combate ao incêndio.

Inicia-se a retirada dos demais sargentos. Um ainda apresenta sinais vitais, o enfermeiro aplica todos os procedimentos de revitalização, mas... a pulsação pára. Massagem cardíaca, etc... e nenhum sucesso é obtido. Todos os homens foram retirados do compartimento. Nenhum sobrevivente!

Um véu de silêncio cai sobre o navio.

Ouviam-se choros e observavam-se lágrimas...

As inferências feitas pelo pessoal de bordo indicaram que o cabo de alimentação do cabrestante da popa, da rede de 440 volts, rompido pelo abalroamento da balsa, provavelmente, causou a eletroplessão<sup>10</sup> dos três corpos que foram

retirados da escada. A asfixia, devido à fumaça no compartimento, fora a *causa mortis* dos outros quatro.

Apenas um sargento sobrevivera. Seria mais correto dizer que renascera. O telegrafista, recém-acordado para receber o boletim de ordens e notícias (*Bono*) pelo rádio, ainda estava a beber alguns goles de café na cozinha quando tudo ocorreu.

A madrugada iluminava a movimentação dos homens que, com desvelada ternura e compaixão, acomodavam os corpos dos companheiros no convés da popa e auxiliavam o enfermeiro nos cuidados necessários, nos preparativos para a remoção.

O Distrito já havia sido informado. Uma corveta iria ao nosso encontro para rebocar o navio e receber os corpos, para conservá-los até a chegada em Belém.

Ouviu-se um marinheiro dizer: "...parece que eles estão dormindo, que daqui a pouco eles vão acordar...".

## O REGRESSO

O dia amanheceu.

O cenáculo do convés da popa era algo contrastante com o do dia anterior, onde os corpos, em especial os eletrocutados, causavam reflexa depressão aos olhos dos que sondavam o significado daquele acontecimento amargo e doloroso.

A balsa e o rebocador estavam fundeados a montante da posição do navio.

O Grupo de Visita e Inspeção (GVI) foi acionado para inspecioná-los, porém, a designação do pessoal teve que ser alterada. Alguns homens encontravam-se inconsoláveis e revoltados. Escolheu-se os mais equilibrados, aos quais foi enfatizado o propósito da faina, não permitindo que o GVI vestisse a toga da justiça. O

propósito foi claro: verificar a documentação da embarcação, relacionar nominalmente os tripulantes e tentar obter as informações disponíveis sobre o que acontecerá na embarcação antes do abalroamento.

Houve muita expectativa quanto ao regresso do grupo, não somente pelas informações que seriam obtidas mas também pelo comportamento dos homens que, certamente, estavam moralmente pressionados pelos acontecimentos. Todos queriam saber o porquê do empurrador ter guinado para cima do navio.

---

### **A vontade em eliminar o incêndio, apesar de necessária para nos impulsionar a vencer o medo e as dificuldades, não é absoluta quando as chamas alcançam nossas emoções**

---

<sup>10</sup> N.A.: Morte causada por descarga elétrica.

O grupo retornou para bordo após a visita, a qual se realizou sem incidentes.

O comentário do cozinheiro do empurrador com um dos homens do GVI dizia que o timoneiro que estava governando o comboio era o mesmo que havia abicado na margem do rio em um dia anterior, por ter dormido durante o serviço.

Esse comentário foi o suficiente para que uma nova onda de revolta perturbasse a paz dos homens do navio, onde foi necessária a intervenção dos oficiais para que fosse restabelecida a harmonia tão necessária em momentos difíceis.

A divisão de máquinas restabeleceu os comandos da máquina do leme e o *Argus* suspendeu em direção à Belém, com o propósito de se encontrar com a Corveta *Mearim* para transferir os falecidos.

O encontro se deu nas proximidades da Ilha Saracura, ainda nos Estreitos, onde o silêncio de ambos os navios denunciava o luto que ia n'alma daqueles marinheiros.

O médico trazido pela corveta assumiu a faina, constatando que o serviço de preparação dos corpos havia sido realizado com extrema dedicação e cuidado.

Após a conclusão da faina, o convés da popa do *Argus* estava "vazio".

O *Argus* parecia ter perdido parte de sua alma.

Interessante foi verificar o destaque das lideranças na guarnição. As divisões se reestruturaram, sendo preenchidas as funções daqueles que agora faltavam, nas posições-chave das atividades de cada setor, onde se percebia um misto de tristeza e orgulho, tristeza pelas circunstâncias e orgulho pela capacidade em repetir as tarefas dos supervisores.

Nos contatos com os oficiais, esses percebiam as vozes silenciosas que afirmavam que eles eram capazes, que aqueles cuja presença não podíamos mais perceber eram os mentores daquela dedicação, que a dedicação e competência, daqueles que partiram, estavam incrustadas no espírito daqueles que ficaram.

As divisões pareciam compreender os pensamentos dos seus encarregados.

O Comandante e os oficiais, podia-se dizer, comunicavam-se por telepatia e com os olhos.

## A CHEGADA A BELÉM

Quanto à faina de guarnecimento do Detalhe Especial para o Mar (DEM) para a atracação, não houve qualquer necessidade em exceções. A tripulação estava formada nos conveses, com os coletes salvavidas, atracando normalmente no pier da Base Naval de Val-de-Cães, no dia 11 de dezembro.

Porém, um fato merece destaque, pois, realmente mexeu com os corações daqueles homens sacudidos não pelo mar, mas pela fatalidade.

O almirante, comandante do distrito Naval, estava no cais a nos aguardar, com todos os seus assessores.

Alguém que não tenha participado daquele momento pode até pensar que os motivos foram outros, mas o único sentimento identificado naqueles homens foi a demonstração de solidariedade, da compreensão do luto daqueles marinheiros, onde o seu espírito de navio fazia transparecer uma tarja preta em seu costado.

Alguns familiares estavam presentes no cais e a comoção tentava dominar a todos.

---

### O *Argus* parecia ter perdido parte de sua alma

---

## AS LIÇÕES

Os navios são as melhores escolas da Marinha. Neles, a confluência dos conhecimentos diversos, solicitados pelas necessidades em cada dia, em cada problema, apresenta nuances distintas onde a experiência, talhada pela lida prática, nos descortina uma compreensão mais profunda e ampla acerca da necessidade em aprender.

Os poetas, sabiamente, já os utilizam, há muitos séculos, para criar analogias com a vida.

O acidente do *Argus* deve nos ensinar algo, digo, nós temos o dever em retirar ensinamentos daquele episódio. Alguns deles, certamente, nos serão úteis em nossa vida profissional, outros o serão por toda a vida.

Se, em muitas ocasiões, estamos preparados e atentos quando as intempéries da vida nos alcançam, com conseqüências

trágicas, qual será o destino se nos permitirmos certa dose em desatenção, em despreparo e em desconhecimento?...

As lembranças revelam comentários que o tempo aparentava sepultar. Ainda durante a viagem de regresso, um companheiro externou o bombardeio de seus pensamentos: "...e se tivesse sido comigo?... Quantas vezes eu aproveitara o serviço para adiantar os papéis da divisão?... E se vocês não estivessem atentos como estavam, o que teria acontecido?..."

A diferença entre a realidade e a teoria, cuja importância impele as comunidades na busca de tecnologias que as aproximem, numa tentativa quase desesperada em evitar as conseqüências do contraste que as emolduram, também deve despertar, em nós,

a seriedade com que determinadas atividades devem ser ensinadas e aprendidas.

Numa das conversas a bordo, nas reflexões sobre os acontecimentos, aquele que foi enviado à máquina, na hora do acidente, foi transparente ao responder se havia transmitido a ordem ao maquinista: "... tenente, eu não consegui!...". Suas lágrimas revelaram a dificuldade que travara dentro de si mesmo, onde o medo e a estupefação haviam se mesclado contra o dever e a obediência, onde as forças do espírito interrogaram a própria consciência. Lembro-me, também, do velho cozinheiro, próximo da passagem para a inatividade, dizer sobre como os homens haviam ficado sem ação

nos primeiros instantes, cristalizados, sem acreditar no que estava ocorrendo, e como foi providencial a iniciativa de alguns. Certamente que isso ocorreu apenas por segundos, entretanto, foram segundos com peso de horas.

---

### **A dedicação e competência, daqueles que partiram, estavam incrustadas no espírito daquelles que ficaram**

---

Além de possuímos o conhecimento específico, puramente, é necessário que saibamos aplicá-lo quando necessário. Há necessidade em plasmarmos o ambiente de dificuldades onde poderemos ser chamados a trabalhar, para trabalharmos a mente. Os imprevisíveis, pelo seu significado literal, surgirão sem a possibilidade do alarme antecipado.

O combate ao incêndio no *Argus* nos revelou, por exemplo, como é difícil quebrar o vidro de uma vigia. A agonia, ao constatar que dezenas de machadadas não eram suficientes para rompê-lo, despertava a imensidão da nossa ignorância, do quanto ainda precisamos aprender. A utilização de máscaras com ar comprimido, apesar de nos permitir respirar dentro de um ambiente contaminado por gases tóxicos, não nos retira

os obstáculos do caminho. A vontade em eliminar o incêndio, apesar de necessária para nos impulsionar a vencer o medo e as dificuldades, não é absoluta quando as chammas alcançam nossas emoções.

Analisando os fatos narrados, o aspecto da liderança desponta por sua importância.

Uma breve reflexão nos confirma que a liderança verdadeira não aceita máscaras de conformismos, nem o disfarce da hipocrisia, nem a maquiagem da vaidade. Alguns a observam como um atributo com o qual podem se "enfeitar" interessadamente. A liderança é algo bem maior, é uma virtude conquistada pelo esforço e

pelo exemplo de cada um. A liderança, em seus mínimos detalhes, pode criar a derrota ou conquistar a vitória, pode autorizar a estagnação ou impulsionar o aprimoramento, pode matar ou salvar. É importante ter consciência de que seus olhos, sua expressão facial e o tom de sua voz possuem significados especiais à observação de seus subordinados. A presteza em obedecer a uma ordem de alguém considerado líder – e não que, ilusoriamente, considere a si mesmo um líder – reflete uma consequência e a importância dessa virtude, reflete uma obediência pautada no respeito, na competência e na confiança, nunca no medo.

O ambiente de cumplicidade na condução do navio, onde cada um conseguia enxergar sua parcela de participação, era propiciado aos oficiais e se contagiava entre a tripulação. Realizar determinada ta-

refa assumia o significado em se ter capacidade aprovada para realizá-la.

Convencemo-nos de que a seriedade nos adestramentos não deve permitir que sirvam apenas para se ter um item da rotina *ticado*<sup>11</sup>, mas, para ser um estímulo, ao aprimoramento a cada militar.

Não devemos saber apenas o que nossa função exige, mas o que puder ser necessário, no que as circunstâncias atuais ou futuras puderem nos exigir.

Um *brainstorm*<sup>12</sup> na mente de cada homem, de cada oficial, de cada praça, é o roteiro para lhes fazer despontar suas defici-

ências, suas necessidades em aprendizagem.

Nos dias atuais, existem algumas guerras que estão mais próximas de nós, marinheiros, onde o insucesso não acarretará apenas a má avaliação de um exercício do navio, não apontará apenas a deficiência do adestramento de bordo, não será apenas uma questão de

macular a vaidade ou o orgulho venenoso. As guerras travadas em combates a incêndios, em fainas de recolhimento de homem ao mar, em fainas de abastecimento e em exercícios de tiro são reais.

Em tempos de guerra, é compreensível que se considere perdas humanas para o cumprimento de uma missão, pois faz parte da *natureza da guerra*, mas, em tempos de paz, tal consideração é inaceitável!

Já bastam as adversidades cujas circunstâncias nos impedem de atuar de maneira preempatória.

---

### A diferença entre a realidade e a teoria, deve despertar, em nós, a seriedade com que determinadas atividades devem ser ensinadas e aprendidas

---

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO> / Colisão /; Incêndio; *Argus* (NH); Liderança;

11 N.A.: Assinalado com um tique em uma lista de verificação.

12 N.A.: Exercício mental destinado a estimular o poder criador da mente.

CÓDIGO de HONRA  
do  
COLÉGIO NAVAL

(RMB 3º trim./2001, págs. 135 à 144)

**ERRATA**

Os seguintes trechos devem substituir os publicados na referência:

**P. 136, 2ª coluna, item 2.1**

MAÇÃO GERAL do futuro oficial da Mari-

**P. 138, 2ª coluna, item 2.7.5**

ente para vedar a quem assim o procedeu o

**P. 138, 2ª coluna, item 3.1**

sença do Corpo de Alunos, perante o estandarte do Colégio Naval, autoridades, oficialidade e professores.

**P. 139, 1ª coluna, item 5**

5 – Transgressões ao Código de Honra

Serão consideradas transgressões aos princípios estabelecidos no Código de Honra:

5.1 – MENTIR:

**P. 139, 2ª coluna, item 5.2.4**

irregularidades à autoridade do Colégio ou

**P. 141, 1ª coluna, item 7.3**

7.3 – A constituição do Conselho de Honra e o processo de escolha de seus membros são especificados a seguir:

7.3.1 – O Conselho de Honra é composto de sete (7) alunos, escolhidos da seguinte maneira:

a) para terem exercício no 1º semestre

**P. 142, 2ª coluna, item 7.8.1 a)**

conselhos individuais, do modo mais con-

**P. 143, 1ª coluna, item b)**

em tempo, registradas ou tomadas a termo

**P. 143, 1ª coluna, item d)** (última linha)

indiciados ou acusados

e) Caso o Conselho conclua não ter havido transgressão, disto se dará ciência ao Corpo de Alunos.

f) Caso o Conselho conclua ter havido transgressão, o Presidente do Conselho aconselhará o aluno transgressor a acusar-se ao DA, ...

(o item e, como está na RMB, deve ser cancelado)

**P. 144, 1ª coluna, item 9.2**

dos militares, no que for aplicável aos alu-

**P. 144, 2ª coluna, item 10.7** (último item)

10.7 – Uma vez assumido, o Compromisso de Honra não mais será anulado.

**NOTA:** A RMB agradece a preciosa colaboração do Comandante Benevides.

## ERRATA

### OS MILITARES E A POLÍTICA DURANTE A REPÚBLICA

- *Revista Marítima Brasileira* – 1º trimestre/ 2001:  
Página 57, no destaque, o correto é: traduzia.  
Página 58, na 2ª coluna, 8ª linha, o correto é: traduzia.
- *Revista Marítima Brasileira* – 2º trimestre/ 2001:  
O certo é o que está escrito a seguir: (*em itálico as correções a fazer*)  
Página 100, 1ª coluna, 26ª linha – Começaram logo a ver o *general vitorioso*, primeiro afastando ... ;  
Página 101, 2ª coluna, 11ª linha de baixo para cima – os caminhos do *Cambaio* e *Vauá*.  
Página 102, 1ª coluna, 6ª linha – com *altanería* provocante ...  
Página 104, 1ª coluna, 3ª linha de baixo para cima – *campeador* em lugar de comprador...  
Página 105, 1ª coluna, 9ª linha de baixo para cima – *que se talhara*;  
2ª coluna, 1ª linha: *isolados*;

### CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DE POLÍTICAS PÚBLICAS E ACCOUNTABILITY

- *Revista Marítima Brasileira* – 3º trimestre/ 2001:  
Página 194, o texto correto da Nota de Rodapé 40 é o seguinte:  
40. AGUIAR, Alberto Carlos de. Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval em 1986 p. 33.

## ACONTECEU HÁ 100 ANOS

Esta seção tem o propósito de trazer aos leitores uma lembrança, uma notícia do que sucedia em nossa Marinha, no País e noutras partes do mundo, há um século. Serão sempre fatos devidamente reportados pela nossa sesquicentenária *Revista Marítima Brasileira*.

Parece-nos interessante mencionar que encontramos naqueles antigos exemplares a seção *Revista das Revistas*, que até hoje a mantemos.

Com vistas à preservação da originalidade dos artigos, observaremos a grafia então utilizada pela *Revista Marítima Brasileira*.

---

### LIGA NAVAL BRAZILEIRA

Convictos de que será bem aceita a ideia de se fundar entre nós uma Liga Naval, cujo objectivo seja, como nos outros paizes, tratar de tudo quanto respeita à Marinha em geral e despertar no povo o amor das cousas do mar, convidamos para uma reunião a realizar-se no Club Naval em dia e hora préviamente marcados os que queiram trabalhar pela propaganda de tão util ideia, de modo a collocar o Brazil ao lado das nações que se esforçam vivamente por maior desenvolvimento marítimo.

A Liga será exteme de qualquer ideia partidaria e fundada sob as bases do projecto de estatutos publicado na *Revista Marítima Brasileira*.

Rio de Janeiro, 15 de outubro de 1901.<sup>1</sup>

#### REGISTRAÇÃO PHOTOGRAPHICA DOS PHENOMENOS OCCASIONADOS PELO MOVIMENTO DOS PROJECTIS

Attendendo aos grandes progressos realizados pela photographia e ao admiravel concurso por ella prestado ao estudo de

<sup>1</sup> N.R.: Seguem-se nomes de 25 senadores que assinaram a ata de fundação da revista Liga Naval Brasileira, entre eles Pinheiro Machado, Ruy Barbosa, Coronel Bezerril Fontenelle, General Pires Ferreira, Hercílio Luz, Lauro Sodré, Vicente Machado, Lauro Müller, mais 31 deputados, entre os quais Nilo Peçanha, Luís Gualberto, Barbosa Lima, Índio do Brasil, Alfredo da Silva. O projeto de estatutos estava proposto conforme a Lei nº 173, de 10 de setembro de 1893, para "se relacionar com as cousas do mar".

certas questões experimentaes, lembraram-se alguns investigadores de applical-a nas pesquisas concernentes ao movimento dos projectis. (...)

O principal obstaculo está na rapidez do obturador, isto é, do aparelho por cujo intermedio se expõe a chapa sensivel à acção dos raios luminosos emanados do assumpto a photographar.

(...)

### ILLUMINAÇÃO ELECTRICA

Deve por todo o mez vindouro ser installada a illuminação electrica da Fortaleza de Willegaignon.

### EVOLUÇÕES DA ESQUADRA

De acordo com as instruções do Almirante Eduardo Wandenkolk, Comandante-em-Chefe da Esquadra, as evoluções da esquadra deveriam ser feitas segundo os trabalhos de tactica dos capitães de fragata: Eduardo Wandenkolk (Tactica naval para uma frota encouraçada) e José Candido Guillobel (Tactica naval, 3º vol. do Codigo de Signaes).

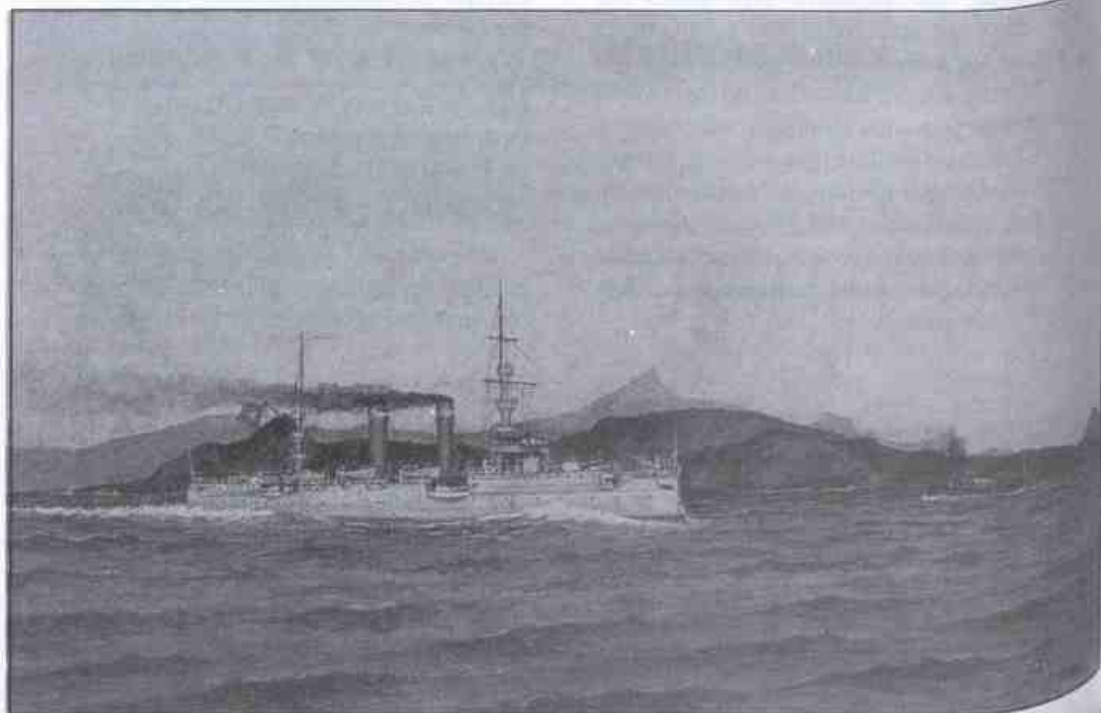
### LANÇAMENTO DE TORPEDO

A torpedeira *Pedro Affonso*, quando estava proximo do encouraçado *Riachuelo*, effectuou um lançamento de torpedo, modelo Schwartz-Kopff pela pôpa do mesmo, tendo sido encarregado do lançamento o 1º tenente Messeder, instructor da Escola de Torpedos.

### SAUDAÇÕES À ESQUADRA

Na partida da esquadra, ao passar a esta pelo ancoradouro dos navios de guerra, as fortalezas da Ilha das Cobras e Willegaignon, bem como o patacho *Caravellas* prestaram as devidas continencias ao Almirante e, ao enfrentar o navio *chefe de fila* a fortaleza de Santa Cruz, a insignia do chefe de esquadra era saudada com 19 tiros, salva esta immediatamente respondida pelo *Barroso*. (Abaixo *C. Barroso* (1896) antes da reforma de 1910, em aquarela do C. Alte. Trajano)

O Cruzador francez *Taje*, que demandava a barra do Rio de Janeiro, quando a esquadra partia, ao passar pelo *Barroso*, salvou com 15 tiros o pavilhão do Almirante.



## A CRUZ VERMELHA NO EXTREMO ORIENTE

Produz-se actualmente no fundo do Extremo-Oriente um desenvolvimento da obra da *Cruz-Vermelha*, de que até aqui precedente algum se encontra nas outras partes do mundo.

(...)

Em sentido geral, pôde-se dizer que não é a humanidade, mas a idéa da *Divida para com a patria e de soccorro aos soldados* que constitue a base da sua organização e mesmo a razão de ser da sua existencia. O principio da Convenção de Genebra de 1864 é a humanidade.

É pois natural que uma Sociedade da *Cruz-Vermelha*, cuja missão é realizar o fim daquella Convenção, tenha por base a humanidade. Entretanto a humanidade, até um certo ponto de vista, é precisamente opposta à nacionalidade. Uma Sociedade, fundada pura e simplesmente sobre a idéa de humanidade, reúne, para se consolidar, todas as suas forças e todos os seus recursos de accordo com essa idéa. Dahi procede esta necessidade de uma religião ou idéa moral outra que o amor da patria e dos soldados.

(...)

*Fazer da idéa de Divida para com a Patria e de soccorro aos soldados o ponto de partida das obras da Cruz-Vermelha não implica necessariamente a idéa de socorrer somente os soldados nacionais e abandonar sem cuidados os inimigos feridos. Pelo contrario, não fazer absolutamente distincção alguma de bandeira e socorrer os soldados inimigos feridos com tanto mais aqodamento e benevolencia como si se tratasse dos nossos proprios soldados é uma condição sine qua non para realizar a idéa da Divida para com a Patria e de socorro aos soldados.*

## SANTOS DUMONT

A 19 de outubro do anno a findar, a data que ficará memoravel na historia da navegação aerea, Santos Dumont no seu aeronaive n.6 fez em Paris, na presença de milhares de espectadores, a experiencia de seu invento, que era ao mesmo tempo a solução do problema da direcção dos balões, posta em concurso pelo Aero-Club. Como já estava previsto e era de esperar, Santos Dumont, apesar das ridiculas mesquinhasas de alguns depeitados emulos, conquistou a victoria e com ella o premio "Deutch" do qual dispoz em favor dos operarios que o auxiliaram na construcção do apparelho e dos pobres.

O proprio coronel Renard, que tanto pretendeu chamar a si as primazias do triumpho da navegação aerea, confessa a superioridade de Santos Dumont.

O merecido enthusiasmo que despertou em Paris a victoria incontestada e definitiva de Santos Dumont, melhor será comprehendido pelas palavras de Gaston Jougla no n.43, 8º anno da Revista *La Locomotion Automobile*: "Nem é menos verdade que M. Santos Dumont perseguiu com uma coragem e tenacidade de que conquistaram a admiração de todos. Neste inverno, o jovem esportista projeta ir no seu balão de Nice a Córsega, e pode mesmo tentar a travessia do Mediterraneo até Algéria. Qualquer um de nossos confrades vão reivindicar para o audacioso aeronauta, a cruz de cavaleiro da Legião de Honra. Nós nos associamos de coração a esta reivindicação, pois 'a estrela dos bravos' não poderia ser colocada sobre mais 'bravo' peito, e M. Santos Dumont no campo de batalha da atmosfera vem corajosamente servindo à causa da ciência e do progresso."

Diante dos commettimentos já realizados por Santos Dumont, não será para estranhar que elle venha ainda, no seu aereo-

nave, atravessando o Atlântico, desembarcar em pleno Rio de Janeiro, satisfazendo assim, como nos diz *La Nature* "à son rêve", e dando à sua pátria, que é também a nossa, o exemplo de uma grande lição. (Ver na página seguinte a gravura da revista francesa "La Nature", nº 1485, reproduzida pela Revista Marítima Brasileira, edição de novembro de 1901 p. 572)

## NAPOLEÃO BONAPARTE E ANDREA DORIA

Sob este título publicou a *Revista Marítima Italiana*, de outubro último, um interessante documento de Napoleão I, relativo ao almirante genovês Andrea Doria.

Ele se prende ao facto de em 1797 os genovezes haveram destruído a estatua desse grande almirante, quando procuravam transformar a oligarchica Republica de Genova em uma outra com fórmulas democraticas, segundo as idéas da revolução franceza.

O representante da Republica Franceza em Genova, ao informar a Napoleão a mudança de governo, lhe referia, com palavras cheias de contentamento e applausos, a destruição da estatua de Andréa Doria, o fundador da aristocracia genoveza.

E tal foi a impressão de Napoleão ao ter conhecimento dessa scena de vandalismo, que immediatamente dirigiu a seguinte carta ao Governo provisório da nova republica:

"No Quartel-general de Moubello, 1<sup>o</sup> messidor, Ano 5<sup>o</sup>.

Cidadãos. Fui informado com grande desgosto que em um momento de exaltação tombaram a estatua de Andrea Doria. A.D. foi grande marinheiro e estadista, a aristocracia foi a liberdade de seu tempo. A Europa toda inveja vossa cidade a preciosa vantagem de ter sido o berço deste homem célebre. Vós vos apressareis, não tenho dúvida em reerguer a estatua. Eu vos rogo me inscrever para compartilhar uma parte da despesa que isso ocasionará e que desejo dividir com os cidadãos os mais zelosos, pela glória e pela felicidade da vossa pátria. Eu vos rogo me acreditar, com os sentimentos de condideração com os quais eu sou.

Bonaparte."

## TELEMETRO MARIO NETTO

No dia 27 de Dezembro, na fortaleza de S. João, na presença dos Srs. Presidente da Republica, Marechal Ministro da Guerra, crescido numero de officiaes e pessoas gradas, realizaram-se as experiencias do Telemetro Mario Netto, invento do distincto e operoso capitão de artilharia e engenheiro militar que lhe deu o nome.

O conhecimento exacto da distancia a que fica o alvo, do atirador, permite aproveitar vantajosamente a justeza dos canhões modernos, por que tanto se esforçam os constructores d'essas armas e os fabricantes de polvora.

D'ahi o interesse que desperta o conhecimento dos telemetros e a sua applicação não só ao curso ordinario do serviço como ao das operações de guerra.

\* N.R.: - 1<sup>o</sup> Messidor, Ano 5 - significa o dia 19/06/1797, conforme o calendário revolucionário do francês Fabre d'Eglantine, adotado na França em 1792 e que ficou em vigor por 13 anos.



1. — O « Santos Dumont n. 7 » dobrando a Torre Eiffel em 19 de Outubro de 1904. 2. — Porto de escala do « Santos Dumont n. 6 » em Longchamps. 3. — O « Santos Dumont n. 6 » enfileirado em seu barracão. 4. — Retrato de Santos Dumont. 5. — Volta ao Páramo. 6. — Sobre o lago da propriedade do Barão de Rothschild em 6 de Setembro de 1901. 7. — Nos ares. 8. — Excaviamento do balão após a sua queda na estação dos Cataeux em 6 de Setembro de 1901. 9. — Santos Dumont em sua barquinha. 10. — O balão metido entre as árvores. 11. — Uma manobra antes da partida. 12. — Contra o muro dos grandes hotéis de Trocadero em 5 de Agosto de 1901.

# 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 dificuldades, a Marinha adquiriu do Lloyd Brasileiro, em 1991, com recursos do Fundo Naval, as antigas Docas da Alfândega, seguido de projeto aprovado para a sua utilização. Na administração do Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira, o projeto, revisto, foi executado e o Espaço Cultural da Marinha inaugurado em 20 de janeiro de 1996.

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.**

## O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As histórias aqui contadas reproduzem, com respeitoso humor, o que se contava nas conversas alegres da praça-d'armas e convés. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verdadeiras e por isso caracterizam várias fases da vida na Marinha.

São válidas, também, histórias vividas em outras Marinhas.

Contamos com sua colaboração. Se desejar, apenas apresente o caso por carta, e-mail (sdm14@sdm.mar.mil.br) ou por telefone (Almirante Brígido ou Comandante Corrêa: (21) 2524-9460), que a RMB e seus colaboradores o transformarão em uma agradável leitura.

---

### A POROROCA\*

Navegávamos escoteiro pois a Corveta *Carioca* se adiantou na frente, tendo que chegar a Belém antes de nós, que já tínhamos recebido pelo rádio ordens para engajamento em outra tarefa. Deveríamos nos dirigir para Macapá a fim de darmos apoio logístico ao Navio Hidrográfico *Rio Branco*, que viera executar o mais importante trabalho de hidrografia a ser realizado nos últimos anos pela Marinha do Brasil – o levantamento hidrográfico e balizamento do braço norte do Rio Amazonas, trabalho este que tornaria exequível a operação de acesso com segurança de navios de grande porte até o porto de minérios da Serra do Navio.

Resolvi aproveitar as condições favoráveis para observação do fenômeno da pororoça: vento alíseo de sudeste, marê lançante para lua cheia e proximidade do Igarapé do Inferno, onde normalmente acontecia. Assim, cuidadosamente com o eco-sonda ligado e prumo na mão, entramos na estreita faixa de mar entre a Ilha dos Ferros e a costa do Amapá, escolhemos a parte mais funda do igarapé e lançamos o ferro, conservando o navio com a proa voltada para a saída sul, por onde entrariam as águas revoltas resultantes da luta do mar contra o rio. A marê estava no final da vazante, e ficamos praticamente ilhados numa poça d'água, enquanto tudo em volta fica-

---

\* N.R.: Estas duas primeiras histórias são transcritas do livro *Fronteiras da Amazônia – Uma guerra silenciosa*, de autoria do Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ret<sup>o</sup>) Aécio Pereira de Souza. Veja RMB 2<sup>o</sup> trim/2001, pág. 284.

ra quase seco, quando adveio a baixa-mar. Aguardamos ansiosamente o fenômeno; a partir do momento em que a maré começou a encher, vimos aumentar a velocidade da água do mar que penetrava pelo igarapé.

Era de suma importância que o ferro do navio estivesse solidamente unhado no fundo de lama, pois o impacto das águas em ondas de três metros ou mais, em velocidade prevista de 20 nós, poderia jogá-lo sobre a costa, ou em cima da ilha. De repente, começamos a ouvir um barulho semelhante ao ribombar de trovões fora do igarapé – a briga tinha começado. O oceano atacava, insuflado pelos ventos alfseos e pela força da atração lunar, exatamente como se fosse uma frente de batalha que pretendesse invadir o território inimigo. O rio-mar se defendia, apoiado nas margens, contra-atacava, lançando sobre o invasor o peso de milhões de toneladas de água, numa dinâmica acumulada desde os contrafortes dos Andes. Neste embate de gi-

gantes, ao se chocarem as águas de lado a lado, subiam brigando à altura de até 4 metros, descendo com extrema violência e rolando à medida que o oceano, aos poucos, conquistava espaços.

Quando a coisa chegou na boca do igarapé, estávamos preparados. Uma avalanche de águas revoltas veio como um comboio entrando numa gare e, num estrondo ensurdecedor, cobriu todo o convés do navio, que estremeceu com o impacto, portou pela amarra e agüentou o re-puxo. Aquilo durou uns dez minutos e a impressão era de que tínhamos enfrentado o olho de um furacão. Bem, a partir daí já não precisávamos mais que alguém nos dissesse quais eram os efeitos da pororoca. Esperamos a preamar, deixamos as águas se acalmarem, suspendemos o ferro e saímos do Igarapé do Inferno, dobramos a esquina da confluência do Amazonas com o mar, costeamos algumas milhas e chegamos a Macapá.

## A ONÇA FAMINTA

Fomos encontrar em Macapá o veterano Navio Hidrográfico *Rio Branco*, herói de tantas batalhas que até já se havia perdido a conta. Tinha sido inicialmente hidrográfico, no lufa-lufa de adaptação para a guerra fora transformado em corveta, e todos nós nos acostumamos a ver o velho guerreiro indo e vindo pelos mares afora como capitânia de escolta dos comboios. Terminada a guerra, despojou-se dos seus canhões, deu adeus às armas e voltou à dureza das lides hidrográficas. Era ele mesmo que estava ali, com uma guarnição de abnegados, comandado pelo “velho Max” e tendo como imediato Gitaf Valente, uma tenentada de primeira linha, uma maruja supertreinada, era uma equipe digna do veterano *Rio Branco*.

Grandes jazidas de manganês tinham sido descobertas nas terras da Serra do Navio, organizara-se uma empresa de exportação desse minério, haveria intensa movimentação de navios, o levantamento hidrográfico teria que ser feito no menor tempo possível.

Daí, a tarefa do *Rio Branco* exigia um trabalho ininterrupto, noite e dia. Houve lances de grande emoções. Assim, em certa ocasião, um grupo de trabalho tinha armado no alto de uma árvore na floresta uma plataforma-jirau para observação. Levaram lá para cima os instrumentos, e como as observações deveriam ser feitas no crepúsculo vespertino, quando a noite caiu eles ainda estavam trabalhando em cima do jirau.

Contam os protagonistas do episódio que, terminado o trabalho, já se preparavam para descer, quando foram surpreendidos pelo aparecimento de uma onça que, faminta, passou a investir contra a árvore que sustentava o jirau, o qual balan-

çava, ameaçando ruir. Dizem que passaram uma noite de São Bartolomeu, agarrados aos galhos de árvore, iguais macacos, até o dia amanhecer, quando a onça foi embora e eles puderam enfim se safar dessa situação angustiante.

## O PROCEDIMENTO TELEFÔNICO

A Marinha sofreu um grande impacto de entusiasmo com a chegada dos Cruzadores *Barroso* e *Tamandaré*, lá pelos idos de 1952-53. Novos equipamentos, novos canhões, direção de tiro moderna, doutrinas atuais, tudo enfim de uma outra Marinha.

O pessoal do recebimento trouxe termos e procedimentos que eram religiosamente seguidos e impostos a todos. O mesmo aconteceu com os que os sucederam.

Um procedimento que tinha de ser cumprido à risca era o procedimento telefônico, não importa que fosse o de circuito de combate, dos MC ou mesmo dos telefones comuns dos circuitos internos.

Certo dia, com o navio em viagem, um capitão-tenente do recebimento, de serviço no passadiço (antigalhaço, cheio de entusiasmo e convicto das novidades que o navio trouxera dos Estados Unidos, homem que cumpria e fazia cumprir tudo o que aprendera), teve que falar com o co-

mandante (também do recebimento, um espírito alegre e um pouco fora das convenções, mas um excelente líder) e discou o número da Câmara deste. O comandante atendeu ao telefone e o diálogo que se passou foi o seguinte:

– Alô...

– Que alô o quê! Você não sabe que, ao atender ao telefone, deve fazê-lo dizendo primeiro a estação e em seguida a função, graduação e nome de quem está atendendo?

– Aqui é o Comandante, e no meu navio eu atendo ao telefone como bem entendo!

Apesar dos pesares, os dois interlocutores se entenderam e não sobrou qualquer tipo de punição para o antigalhaço tesa.

(Colaboração do Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>)  
*Ramon Gomes Leite Labarthe*)

## RAIMUNDO NONATO JUNIOR

Raimundo Nonato era do Rio Grande do Norte. Daquele tipo exportação que o Nordeste manda para o Espírito Santo, Rio de Janeiro e São Paulo. Grandalhão da cidade de Caicó.

No tempo em que esta história se passa, Raimundo era cabo MR (de marinharia), servindo a bordo do Submarino *Riachuelo*

como auxiliar de convés e ajudante de contramestre da divisão de torpedos.

Era um bom marinho, sempre pronto para as fainas pesadas. Extremamente disciplinado, alegre, bastante querido pelos oficiais e por seus companheiros. Foi o primeiro aluno do Curso de Especialização de Submarinos. Havia completado o 2º grau,

falava razoavelmente inglês; quando o navio não estava em viagem, freqüentava a Cultura Inglesa.

Na época da cerimônia da coroação da Rainha Elizabeth, o Cruzador *Barroso* foi designado para representar o Brasil.

O primeiro porto de escala do *Barroso* foi Salvador. Coincidiu de estar naquele cais o Submarino *Riachuelo*.

Tempo bom. Céu claro, cerca de 16 horas, horário de licença, uniforme branco, oficial de serviço no convés do submarino.

Meia hora depois, oficiais, suboficiais, sargentos e marinheiros, com raras exceções, já haviam baixado terra.

Raimundo Nonato Junior apresenta-se ao oficial de serviço. De uniforme de licença, impecável, com a caderneta de anotações de carreira, saco de viagem para desembarque e maca ferrada.

O oficial de serviço era o próprio encarregado de sua divisão. Não tendo tomado conhecimento de nenhuma ordem de movimentação, pergunta surpreso ao Raimundo Nonato para onde estava indo. Muito sério, o Raimundo Nonato explica: "Para o *Barroso*, a fim de visitar meus pais que são ingleses e que não vejo há muito tempo".

O tenente, percebendo que algo não estava batendo certo, pede ao marinheiro a caderneta; diz para aguardar, enquanto vai falar com o Imediato.

O Imediato, por sua experiência ou por ter vivido situação semelhante, manda chamar o Raimundo. Depois de uma longa conversa, aparentemente concordando com tudo que o marinheiro lhe conta sobre a

saudade de seus pais ingleses, morando em Londres, fala para o Raimundo que o cruzador ainda iria levar muitos dias até chegar à Inglaterra, se ele não preferiria ir de avião no dia seguinte. Manda o Raimundo voltar ao alojamento, o que ele docemente aceita.

Bem cedo, na manhã seguinte, pára no cais o carro do diretor do Hospital Naval de Salvador. O próprio diretor e o imediato do submarino vão buscar o Raimundo Nonato Junior.

Seguem para o aeroporto, onde o Raimundo Nonato embarca, acompanhado por um sargento enfermeiro que seguia de férias, em um avião da Força Aérea.... com destino ao Rio de Janeiro.

Infelizmente, ele não viajou para Londres, como era seu sonho.

Foi diretamente internado na 11ª enfermaria do Hospital do Arsenal de Marinha curar o seu delírio.

Anos mais tarde, aquele tenente, ex-chefe de Divisão do Raimundo na época do episódio de Salvador, alcançava o posto de capitão-de-corveta. Servindo fora da Força de Submarinos por algum tempo, retorna designado imediato de um novo submarino construído na Inglaterra.

O Raimundo Nonato Junior, agora suboficial MR, é o mestre do navio, faz parte da primeira guarnição e é o primeiro a saudá-lo com o toque de apito de "imediatos para bordo".

(Colaboração do Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref<sup>o</sup>) *Munir Alzuguir*)

## AMERICAN WAY

Éramos três oficiais brasileiros a bordo do Contratorpedeiro americano USS *Perry*. A parte teórica do Curso de Tática Anti-Submarina havia terminado na Fleet Sonar School, em Key-West, Flórida. Embarcamos

para um estágio de 30 dias no mar, em exercícios com submarinos. No Brasil, o Presidente condecorava com a Ordem do Cruzeiro do Sul o revolucionário e depois lendário herói cubano Che Guevara.

Aparentemente, não havia, por parte da oficialidade americana, mudança do trato em relação a nós brasileiros.

Os exercícios ocorriam sob a supervisão de instrutores da Escola de Sonar e de oficiais de bordo, sem hora pré-fixada e todos os dias. Em um determinado dia, não nos convocaram para o normal adestramento.

Notamos que o navio seguiu um rumo fixo e, ao cair da noite, avistávamos luzes de terra, ao longe. Foi então que resolvi subir ao Centro de Operações de Combate, onde estavam os equipamentos de sonar e radar. Já passava das 22 horas e lá se encontrava de serviço um dos nossos instrutores de bordo, um primeiro-tenente que havia sido convocado após ter terminado seu curso civil de Engenharia Eletrônica. Explicou que a terra no radar era Cuba e os pontos luminosos navios soviéticos, que estavam sendo identificados por suas (deles) emissões de radar. Perguntou se eu não gostaria de ajudá-lo. Obtendo resposta afirmativa, passou-me um livro onde estavam catalogadas diversas frequências de radar e os tipos de navios que as usavam. Ficamos trabalhando em conjunto por quase duas horas.

Pouco depois, subi ao passadiço, onde estava outro oficial de serviço, um tenente cursado em Anápolis, que, logo me vendo, perguntou: "What are you doing here? You are supposed to be sleeping" (O que você está fazendo aqui? Você deveria estar dormindo). Disse isso de forma não muito amigável. Ainda deu para ver Havana iluminada e as diversas silhuetas de navios de guerra, americanos e russos. Estávamos no meio de uma guerra fria que já se tornava quente.

Na manhã seguinte, já com o navio longe do cenário da noite anterior, relatei o fato ao Imediato. O Comandante tomou conhecimento e, sem saber que decisão tomar, transmitiu por rádio a situação ao

Comando da Força-Tarefa, que se absteve de decidir e encaminhou o assunto para o Comando de Operações Navais, que deixou o julgamento para o Pentágono.

À tardinha, veio a ordem para que o navio abandonasse a operação e regressasse a Key West, a fim de nos desembarcar juntamente com um capitão-de-mar-e-guerra americano, da reserva, cumprindo a bordo seu estágio bianual de adestramento.

No retorno, avistamos uma embarcação com uma vela improvisada, praticamente à deriva, com cerca de dez pessoas a bordo, inclusive crianças, e que acenavam por socorro.

O Comandante manobrou para o resgate e, trazendo-os para bordo, verificou que eram cubanos fugindo para Miami. Mandou-nos chamar para que servíssemos como intérpretes. Eram duas famílias cubanas, há dois dias no mar. Suas propriedades haviam sido confiscadas pelo governo, sentiam-se ameaçadas. As crianças enfraquecidas pelo enjôo, a água já era racionada, ninguém tinha mais forças para remar. Todos já bastante maltratados por queimaduras solares. Foram encaminhados para a enfermaria.

Chegamos a Key West à noite e desembarcamos de lancha. Os cubanos seguiram de helicóptero para um destino por nós ignorado. Fomos realojados na Base Naval.

No dia seguinte, tivemos notícia que nosso regresso ao Brasil se daria na data prevista para o término do curso, embora ainda faltassem 15 dias, e até lá estaríamos liberados. Isso porque o avião da Força Aérea Americana que nos transportaria já estava com sua programação fechada com os nossos nomes.

O mesmo aconteceu com o capitão-de-mar-e-guerra americano da reserva, que era dono de uma cadeia de lojas em Nova York. Tinha vindo para Key West em seu iate. Convidou-nos para almoçar a bordo. Acei-

tamos e passamos a champanhe e caviar. Pedi desculpas pela forma como tínhamos sido tratados e sentia não poder nos levar para um passeio em seu barco. Iria regressar, naquela mesma tarde, para Nova York, onde morava, em avião de carreira; os negócios o esperavam.

Resolvemos ir para Miami. Lá ficamos 15 dias comendo hambúrguer e tomando Coca-Cola.

## COMENTÁRIOS

1) O navio seguiu para uma área de conflito com três oficiais da Marinha de uma nação cujo presidente se manifestava claramente hostil à política do governo americano. Intencionalmente ou desconhecimento de que estávamos a bordo?

2) Note-se a diferença de comportamento entre o oficial procedente do meio civil e o de carreira, cursado na Escola Naval de Anápolis. Personalidade ou formação?

3) O fato de surgir uma ocorrência não prevista nos manuais levou a decisão até o Pentágono. O comandante poderia decidir?

4) O comandante não hesitou em cumprir um dever humanitário, nos convocando inclusive para ajudá-lo.

5) A programação, inicialmente estabelecida para o nosso retorno, teria que ser cumprida apesar dos acontecimentos. Poderia ter sido mudada?

6) A percepção do mais experiente, no caso o capitão-de-mar-e-guerra americano, de que nos era devido um pedido de desculpas. Ou terá sido por ser um civil fardado?

7) O enfoque de alguém do setor privado comparado ao militar. Tempo é dinheiro!

8) Finalmente o jeito brasileiro de seguir o *american way*.

(Colaboração do Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref<sup>o</sup>) *Munir Alzuguir*)

As nações que não puderem  
combater não podem existir.

*L. M. Overstreet*  
Commander, USN  
(RMB 7/1923-29)

# DOAÇÕES AO SDM

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

## PERIÓDICOS RECEBIDOS

### ALEMANHA

*KTZ Magazin* – mar./abr. 01; jun. 01

*Naval Forces* – jan./fev. 2001, mar./abr. 2001

*Planet Aerospace* – jul./set. 01

### ARGENTINA

*Boletín del Centro Naval* – jan./mar. 01

### BRASIL

*Acervo* – jan./dez. 99

*Blumenau em cadernos* – jul./ago. 01

*Confluencia* – 2º/sem. 00

*A Defesa Nacional* – jan./abr. 01; set./dez. 01

*A Fragata* – nº 19/2000

*A Galera* – 2000

*Jornadas de Psicologia* – 2001

*Pesquisa Fapesp* – jun. 01

*Revista da Aviação Naval* – nº 61/01

*Revista da Escola Superior de Guerra* – nº 40/01

*Revista do Clube Naval* – abr./maio/jun. 01

*Revista Militar de Ciência e Tecnologia* – 1º quadr. 00; 3º quadr. 00

*Tecnologia e Defesa* – nº 87/01

*Think Tank* – set./nov. 01

*UNB Revista* – jul./set. 01

### CHILE

*Política y Estrategia* – jan./abr. 01

*Revista de Marina* – jan./mar. 01; abr./jun. 01; jul./ago. 01

## **EQUADOR**

*Revista de Marina* – 2001

## **ESPAÑA**

*Revista de Historia Naval* – out./dez. 00; jan./mar. 01; abr./jun. 01

*Revista General de Marina* – maio 01

## **ESTADOS UNIDOS**

*Jane's Navy International* – set. 01

*Jane's Terrorism & Security Monitor* – jul. 01

*Proceedings* – jul. 01, ago. 01

*Ships in Scale* – jul./ago. 01

## **FRANÇA**

*Armées D' Aujourd' Hui* – jun. 01

*Cols Bleus* – nº 2566 a 2581/01

*Le Droit Maritime Français* – mar./01 a jul./out. 01

## **INGLATERRA**

*Mercator's World* – jul./ago. 01; set./out. 01

## **ITÁLIA**

*Rivista Militaire* – jul./ago. 01

*Rivista Marittima* – maio 01; jun. 01; jul. 01

## **MÉXICO**

*Revista Secretaria de Marina* – maio/jun. 01

## **PAÍSES BAIXOS**

*Holland Horizon* – jul. 01

## PERU

*Monitor. Revista Inf. de la Marina de Guerra del Peru* – nº 268  
*Revista de Marina* – jan./mar. 01; abr./jun. 01

## PORTUGAL

*Anais do Clube Militar Naval* – jan./mar. 01  
*Revista da Armada* – jul. 01; ago. 01  
*Revista de Marinha* – jun./jul. 01

# 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.

Esta seção destina-se a incentivar debates, abrindo espaço ao leitor para comentários, adendo esclarecedores e observações sobre os artigos publicados. As cartas deverão ser enviadas à *Revista Marítima Brasileira*, que, a seu critério, poderá publicá-la parcial ou integralmente. Contamos com sua colaboração para realizarmos nosso objetivo, que é o de dinamizar a *RMB*, tornando-a um eficiente veículo para idéias, pensamentos e novas soluções, sempre em benefício da Marinha, mais forte e atuante. Sua participação é importante.

A DIREÇÃO

---

### AEW ORGÂNICO PARA A MARINHA DO BRASIL

(RMB 3º Trim. 2001, pág. 75)

Recebemos do Contra-Almirante (EN-RRm) Carlos Oswaldo Botelho Gadelha, carta sobre o assunto do título que transcrevemos a seguir:

É muito oportuno o artigo "AEW Orgânico para a Marinha do Brasil", do professor Eduardo Ítalo Pesce, publicado no V. 121, nº 07/09 - Jul/Set 2001.

Nele o autor, com muita propriedade, trata da importância da aeronave AEW para completar a capacidade operativa do Grupo Aéreo Embarcado do NAe *São Paulo*, assim como das soluções disponíveis de aeronaves de asa fixa, sem dúvida uma opção muito mais eficaz do que a utilização de helicópteros, só justificável em Marinhas que não dispõem de navios aeródromos com possibilidade de pouso e decolagem convencionais.

A impossibilidade de se utilizar no NAe *São Paulo* a aeronave Northrop Grumman *E-2C Hawkeye* que, nas últimas quatro décadas, mostrou-se a aeronave AEW por excelência, usada não só pela Marinha dos Estados Unidos mas por diversas outras Marinhas modernas, levaria naturalmente a se considerar a utilização da sua antecessora, a aeronave Grumman *E-1B Tracer*, primeira aeronave projetada especificamente para a missão AEW e que, a exemplo da aeronave *S-2 Tracker*, da qual é derivada, pode ser modernizada e remotorizada, com as mesmas turbinas já utilizadas na versão Turbo do *S-2 Turbo Tracker*.

O que causa espécie é a informação de que foram oferecidas à Marinha versões AEW e COD da aeronave *S-2 Turbo Tracker*, ambas inéditas, ao invés da solução natural

que seria a oferta de versões turbopropulsadas das aeronaves *E-1B Tracer* e *C-1A Trader*, projetadas e testadas para as missões AEW e COD, respectivamente.

Uma aeronave *S-2 Turbo Tracker* adaptada para a versão AEW seria, antes de tudo, uma repetição, mais de 50 anos passados, das adaptações de aeronaves de patrulha marítima, para a utilização como as primeiras aeronaves AEW que a história registra. No caso da Marinha americana essas adaptações tiveram fim na década de 50, exatamente com o projeto da aeronave *E-1B Tracer* que, desenvolvida a partir do *S-2 Tracker*, apresentava: uma fuselagem maior, a mesma da aeronave *C-1A Trader*, desenvolvida para a missão COD, necessária para acomodar os equipamentos de missão; e uma modificação do sistema de dobragem das asas que, juntamente com o leme duplo seriam essenciais para a instalação de um radome sobre a fuselagem para abrigar a antena do radar do sistema de missão, permitindo, não só a detecção e acompanhamento de ameaças aéreas que, previa-se então, seriam capazes de voar a velocidades e altitudes cada vez maiores, como também o controle de aeronaves de interceptação para combater aquelas ameaças.

Resultou dessas alterações uma aeronave com capacidade de detecção e acompanhamento de alvos aéreos e de superfície a distâncias acima de 200 milhas náuticas que, dotada de um sistema de comunicações que se vem aprimorando ao longo do tempo, permitia o exercício completo da missão de alarme aéreo antecipado.

No caso das Marinhas inglesa e francesa, essas adaptações foram utilizadas até bem mais recentemente, resultando, no caso da primeira, o fato de não existir até o momento, na Royal Navy, uma aeronave AEW de asa fixa orgânica e, no caso da última, a solução recente de equipar o Na-

vio Aeródromo *Charles de Gaulle* com a aeronave *E-2C Hawkeye*, para substituir as antigas aeronaves *Alisé*.

Uma adaptação feita hoje da aeronave *S-2 Turbo Tracker*, além de inédita, resultaria numa solução de resultado duvidoso já que a instalação da antena do sistema de missão em um radome ventral, ainda que modificado para permitir um afastamento maior da fuselagem resultaria, pelo bloqueio causado pela fuselagem, em deficiências inaceitáveis no cumprimento das tarefas de vigilância aérea, acompanhamento de alvos aéreos, controle das aeronaves de interceptação para combate a ameaças aéreas e, até mesmo, reconhecimento meteorológico, todas essenciais para a missão AEW.

A adaptação de uma aeronave *S-2 Tracker* para a função COD exigiria, da mesma forma, modificações estruturais custosas e de resultado igualmente duvidoso que incluiriam, por exemplo: remoção de todo o equipamento de missão ASW e da baía de torpedos para permitir a instalação de um novo piso, onde seriam instalados as poltronas para transporte de passageiros, de um sistema para fixação da carga e de um sanitário. Na fuselagem, haveria, ainda, necessidade de instalação de uma porta de carga em substituição à existente, além de janelas nas laterais.

Todas essas adaptações, que, naturalmente, envolveriam custos adicionais e não resolveriam o problema básico das dimensões da célula, seriam desnecessárias se fosse adotada uma versão turbo da aeronave *C-1A Trader* que, por ter sido projetada e utilizada de fato para a missão COD, está disponível com todas essas facilidades, essenciais para o cumprimento dessa missão, instaladas numa célula muito maior.

No que diz respeito a outras possíveis aplicações do *S-2 Turbo Tracker* multimis-

são, com exceção da variante anti-submarino que nada mais seria do que a utilização da aeronave na missão para a qual foi projetada, as demais, todas também inéditas, seriam ainda de utilidade duvidosa.

A versão REVO seria cara demais para prover a segurança das operações de pouso, o que poderia ser feito utilizando um sistema de transferência de combustível do tipo *buddy store*, instalado nas aeronaves *AF-1*, a exemplo do que é feito em outras Marinhas do mundo.

## AVIÃO DO GRAF SPEE SE REFUGIOU NO BRASIL

RMB 1º trimestre/2001 pág.230

Recebemos do Sr. Amaury de Abreu e Silva (modelista naval) a seguinte carta:

Com referência ao artigo publicado na Revista Marítima Brasileira sobre o avião do encouraçado alemão *Graf Spee*, tenho a esclarecer que jamais tive conhecimento sobre esta suposta ocorrência. Entretanto, como se trata de um fato "histórico", resolvi pesquisar em todos os meus livros e revistas que abordam a Batalha do Rio da Prata, bem como, consultar ao estaleiro Blohn ano Voss, onde foi construída a terceira unidade da classe *Deutschland*, que foi o *Graf Spee*.

Segundo o citado estaleiro, as duas primeiras unidades, *Deutschland* e *Admiral Scheer*, tinham uma única catapulta, com acomodação para um único aparelho enquanto o *Graf Spee* possuía duas catapultas, alojando dois aviões. Resulta, todavia, que com a introdução do *Arado-196*, avião monoplano e com uma envergadura de asa bem maior do que o *Heinkel-60*, biplano, a catapulta que ficara localizada entre a chaminé e a superestrutura de vante, deixou de ser operacional, fato que talvez justifique jamais eu ter visto qualquer foto da aludida belonave transportando dois aviões.

Finalmente, a versão para ataques a alvos de superfície, utilizando mísseis ar-superfície, além dos custos necessários para a adaptação do *S-2 Turbo Tracker* para esse fim, resultaria numa aeronave de valor militar discutível, inclusive pela velocidade máxima, 230 nós, e pelo teto operacional limitado a cerca de 20.000 pés, ambos muito baixos para esse tipo de missão.

Além disso, não é demais lembrar, as aeronaves *AF-1* são capazes de desempenhar essa missão, com muito mais eficiência.

As renomadas publicações *Jane's Fighting Ships*, *Profile Warship*, *German Naval Vessels of World War Two* e *Guias de Armas de Guerra*, informam corretamente a dotação de aviões do *Graf Spee*, porém cometem um pequeno erro com referência aos demais navios da classe, conforme vimos acima.

Ainda, segundo o estaleiro em foco, havia planos para modificar as três embarcações, adicionando mais uma catapulta sobre a torre X, entretanto tal medida foi descartada, porquanto as ondas de choque produzidas pelos disparos dos canhões de 11 polegadas, causavam, às vezes, sérios danos estruturais nos aparelhos ali alojados. Tal idéia foi inteiramente descartada em todos os navios da armada alemã, haja visto as reformas praticadas no *Gneisenau* e *Scharnhorst*, os quais tiveram suas catapultas sobre as torres X removidas.

Estou anexando à presente, cópias xerox do *Lutzow - ex-Deutschland*, do *Admiral Scheer* e do *Graf Spee*, onde se pode observar as pequenas diferenças existentes entre estes navios da mesma classe.

Pelo que foi exposto, podemos depreender que o *Spee* transporta somente em único aparelho – um *Arado-196*.

Nas fotos do encouraçado alemão atracado no porto de Montevideú e que tiveram

grande divulgação na época, observa-se que a meia-nau houve um grande incêndio, que atingiu a aludida aeronave, estacionada sobre sua catapulta, deixando-a inteiramente destruída. (Ver fotos na referência)



Do livro escrito por Sir Eugen Millington Drake, na ocasião Ministro britânico em Montevideú, *A Batalha do Rio da Prata. O Drama do Graf Spee*, onde relata, com testemunho de participantes diretos da batalha e fundamentalmente do comandante Rasenack, oficial técnico de artilharia do *Graf Spee* e encarregado de transcrever o livro de bitácula, destaco o seguinte trecho que pode elucidar a questão: Nas primeiras horas da manhã de 13 de dezembro de 1939, o *Spee* encontrava-se a 34° 27' 30" S., 49° 55', no rumo de 155° a uma velocidade de 15 nós. Este fora seu rumo durante a noite pensando mudar para 335° às 6 da manhã a fim de patrulhar especialmente essa zona.

O céu mostrava-se limpo, a visibilidade estendia-se a mais de 20 milhas... o avião

não se encontrava em condições de entrar em ação.

Como podemos constatar, o Comandante Rasenack só se refere a um único aparelho.

Há a acrescentar ainda, que a Batalha do Rio da Prata teve início a umas 350 milhas de Montevideú e de Paranaguá no mínimo o dobro.

A autonomia do *Arado-196*, não passava de 3 horas e sua velocidade de cruzeiro e máxima ficavam por volta de 150 e 170 milhas por hora, assim sendo, matematicamente, seria impossível atingir aquele porto brasileiro.

Para não mais que alongar e me tornar enfadonho, quero crer que o fato em lide é apenas mais um produto de uma mente muito fértil.

## O AFUNDAMENTO DO CRUZADOR BAHIA

Recebemos do nosso colaboradores, Almirante Jayme Costa Leal, carta encaminhando cópia do Termo de Viagem nº 25 do

Contratorpedeiro *Greenhalgh* de julho de 1945, retirada da Caderneta Histórica de seu companheiro e amigo, então primeiro-te-

nente Paulo Cesar Pecegueiro da Cruz, e que fiz respeito à busca de náufragos do Cruzador *Bahia*, assunto de permanente interesse para os estudiosos dos assuntos navais, principalmente dos brasileiros.

“Contratorpedeiro *Greenhalgh* – Termo de Viagem nº 25 – julho de 1945 – Recebeu do Comando extrato da segunda caderneta subsidiária do livro de socorros pertencente ao primeiro-tenente Paulo Cesar Pecegueiro da Cruz, páginas 9-12, termo de viagem nº 25.

“Julho de 1945. Recebeu do Comando da Força Naval do Nordeste, ordem para suspender a fim de iniciar uma procura e prestar socorro aos náufragos da Cruzador *Bahia*”.

Suspendeu às 10:55h do dia 8 dirigindo-se ao ponto de coordenadas 0057 latitude sul e 3115 longitude oeste. Antes de atingir este ponto recebeu notícia da organização do grupo tarefa 27.1.1 sob o comando do USS *Omaha* e composta desse cruzador e dos Contratorpedeiros *Marcílio Dias*, *Mariz e Barros* e *Greenhalgh*. Recebeu então ordem de iniciar uma procura a partir do ponto de coordenadas 0120 de latitude sul e 3222 de longitude oeste e com rumo base 052 naus. Atingiu este ponto e iniciou a procura ordenada às 0527 horas do dia 9. Às 06:25h recolheu a primeira balsa com um sobrevivente. Chamou então pela fonia o Contratorpedeiro *Rio Grande do Sul* que se achava nas proximidades comunicando-lhe a existência de balsas no local

e pedindo que auxiliasse no recolhimento das mesmas. Às 08:25h recolheu outra balsa com três sobreviventes. Iniciou então uma varredura de caráter local até o cair da tarde do mesmo dia, não tendo encontrado mais balsas, senão vazias. Ao cair da tarde incorporou-se ao grupo tarefa 27.1.1, passando a receber ordens do USS *Omaha*. Nos dias 10 e 11 foram continuadas as pesquisas, nada tendo sido encontrado. No dia 12 foram recolhidas mais duas balsas contendo cada uma dois cadáveres já em decomposição, que, uma vez identificados, foram lançados ao mar com as honras devidas.

No dia 13 às 11 e 23 horas foi recolhida uma balsa, latitude 0139 sul e longitude 3434 (sic) oeste, com um sobrevivente. Dia 14 apesar dos esforços dispensados nada mais foi encontrado e em vista das informações recebidas e tendo as 17 balsas arriadas pelo pessoal do Cruzador *Bahia* após a explosão sido recolhidas pelos navios, foi dada por terminada a missão de socorro. Este navio recolheu 8 balsas, inclusive as vazias. No por-do-sol de 14 e por ordem do USS *Omaha* iniciou juntamente com o Contratorpedeiro *Mariz e Barros* o regresso para Recife onde atracou às 14:15h do dia 15. Foram percorridas 2.403 milhas e feitos 7 dias de mar.”

NOTA: O último náufrago recolhido pelo Contratorpedeiro *Greenhalgh*, foi o 2º CIMA Eraldo Diógenes Millet.

# 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, 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) 3870-6926 ou

Internet no endereço: [www.sdm.mar.mil.br](http://www.sdm.mar.mil.br)

Liga dos Amigos do Museu Naval



## NECROLÓGIO

- † 3/10/2000 – GOTHARDO DE MIRANDA E SILVA  
† 3/5/2001 – ZILMAR CAMPOS DE ARARIPE MACEDO  
† 12/6/2001 – MAURO BRASIL



**GOTHARDO DE MIRANDA E SILVA**

✧ 1<sup>o</sup> de agosto de 1931

✧ 3 de outubro de 2000

O Almirante Gothardo nasceu no Estado do Piauí, filho de Benjamin Furtado e Silva e de Zélia de Miranda e Silva.

Entrou para a Escola Naval, onde sentou praça em 30 de março de 1950, sendo declarado guarda-marinha em 13 de janeiro de 1954.

Suas promoções, após atingir o posto de capitão-tenente, foram todas por merecimento. Foi promovido a segundo-tenente em 26 de janeiro de 1955, a primeiro-tenente em 5 de agosto de 1956, a capitão-tenente em 13 de fevereiro de 1959, a capitão-de-corveta em 5 de abril de 1963, a capitão-de-fragata em 19 de julho de 1968 e a capitão-de-mar-e-guerra em 31 de agosto de 1974. Alcançou o Almirantado em 31 de julho de 1981, sendo promovido a vice-almirante em 31 de julho de 1986. Foi transferido para a Reserva Remunerada em 23 de março de 1991, contando mais de 46 anos de efetivo serviço.

Sua condecoração com a Medalha do Mérito Marinheiro com quatro âncoras diz bem que sua carreira foi, na maior parte do tempo, no mar. Foi também familiar à área de educação.

Iniciou **sua vida no mar** embarcando no Cruzador *Barroso*, onde serviu por duas vezes – a primeira como segundo-tenente recém-promovido (de fevereiro de 1955 a março de 1957) e a segunda como primeiro-tenente recém-cursado em armamento. Após desembarcar nesta segunda vez, fez parte da primeira tripulação do Contratorpedeiro *Pará*, a ser recebido nos Estados Unidos, onde permaneceu entre junho de 1959 e abril de 1961. No Brasil, exerceu cumulativamente a função de oficial de Armamento do Comando do Primeiro Esquadrão de Contratorpedeiros.

Voltou ao mar como assistente do comandante-em-chefe da Esquadra, de novembro de 1965 a março de 1966, e, em seguida, para ser chefe do Departamento de Operações e imediato do Contratorpedeiro *Pará*, no período de abril de 1966 a dezembro de 1967. Após, foi comandante do Aviso Oceânico *Bracuí*, de dezembro de 1967 a agosto de 1968, de onde desembarcou por motivo de sua promoção a capitão-de-fragata.

Enquanto aguardava o início do Curso de Comando e Estado-Maior da Escola de Guerra Naval (no qual obteve distinção e o primeiro lugar da turma), serviu na Diretoria do Pessoal da Marinha, como encarregado de divisão, no período de setembro de 1968 a abril de 1969.

Após um breve intervalo de dois anos, voltou ao mar para comandar o Contratorpedeiro *Paraná*, de março de 1972 a março do ano seguinte, e, posteriormente, como chefe do Estado-Maior do Comando da Força de Contratorpedeiros. Essa função ele exerceu entre abril e junho de 1973 e novamente de janeiro de 1979 a abril de

1981. No intervalo entre essas duas comissões, de fevereiro de 1977 a fevereiro de 1978, comandou o Navio-Escola *Custódio de Mello* em viagem de instrução para guardas-marinha.

À Força de Contratorpedeiros, agora no posto de contra-almirante, retornou para comandá-la de outubro de 1985 a julho do ano seguinte. Foi sua despedida do contato direto com o mar, onde fez um total de 1.065 dias.

No posto de primeiro-tenente, fez parte da guarnição de presa do Navio Mercante *Navem Mônica*, como encarregado de navegação, de 23 a 30 de janeiro de 1958, durante uma greve dos marítimos, tão frequentes naqueles tempos.

**Na área de ensino**, esteve presente: quando cursou Armamento no Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, de março de 1957 a maio de 1958, tendo sido aprovado com distinção; na Escola Naval, como instrutor e comandante de companhia, de agosto de 1961 a fevereiro de 1964, e mais tarde como comandante do Corpo de Aspirantes (Comca), de março de 1974 a maio de 1975; e na Escola de Guerra Naval, para transmitir seus conhecimentos aos colegas alunos, de julho de 1973 a março de 1974.

Comandou a Escola de Aprendizes-Marinheiros da Bahia de abril de 1970 a fevereiro de 1972, acumulando com a função de presidente da Subcomissão de Investigação Sumária da área do 2º Distrito Naval, de dezembro de 1970 a fevereiro de 1972.

Ainda relacionado com o ensino, comandou o Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes (CEFAN), de janeiro de 1976 a janeiro de 1977. No ano seguinte, fez o Curso Superior da Escola Superior de Guerra.

Além dos cursos regulamentares de carreira, destacando-se a distinção no Curso de Especialização de Armamento, encon-

trava tempo para fazer vários cursos de interesse para a Marinha em instituições civis de ensino. Concluiu os cursos de Teoria e Técnica de Organização e Métodos (Magistério) em abril de 1964, de Teoria e Técnica de Relações Públicas, em julho de 1965, e o Curso de Teoria e Técnica de Administração Orçamentária, em abril de 1966, todos na Escola do Serviço Público do antigo Estado da Guanabara. Também fez o Curso de Leitura Dinâmica em 1968.

**Em terra** (como no mar), fez parte de vários gabinetes. Começou no posto de capitão-tenente, como ajudante-de-ordens do Vice-Almirante Sílvio Heck, ministro da Marinha do Governo Jânio Quadros, no período de abril a setembro de 1961. Foi assistente do então diretor-geral de Portos e Costas, de fevereiro a junho de 1964, acompanhando seu chefe quando este foi nomeado para o Comando do 1º Distrito Naval, de maio de 1964 a novembro de 1965, passando depois para o Comando da Esquadra.

**Como almirante**, foi subchefe do Estado-Maior da Armada de agosto de 1981 a abril de 1983, chefe da Delegação Brasileira na Junta Interamericana de Defesa (JID) nos Estados Unidos, de maio de 1983 a maio de 1985, comandante da Força de Contratorpedeiros de outubro de 1985 a

julho de 1986 e comandante do 1º Distrito Naval, de julho de 1990 a março do ano seguinte.

Como reconhecimento às suas qualidades bem expressas no currículo acima, foi condecorado inúmeras vezes: Medalha da Ordem do Mérito Naval e das Forças Armadas, ambas no grau de Grande Oficial; Mérito Judiciário-Militar (como capitão-de-fragata e promovido como vice-almirante) no grau de Alta Distinção; Méritos Militar e Aeronáutico, ambos no grau de Comendador; Mérito Tamandaré; Mérito Santos Dumont; Medalha do Pacificador. Recebeu também a Medalha Militar de ouro com passador de platina por contar mais de 46 anos de efetivo serviço.

Já na Escola Naval, fez jus ao Prêmio Conde Anadia, em vista da sua nota de aptidão para o oficialato ter sido 10, a maior da turma.

Pela sua prolongada permanência no mar, fez jus à Medalha do Mérito Marinheiro com quatro âncoras.

Foi agraciado também com as seguintes medalhas estrangeiras: Ordem Militar de Avis no grau de Comendador (Portugal) e da Junta Interamericana de Defesa.

À família do Almirante Gothardo, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

## GOTHARDO, O 'F-CIENTE'

*Luiz Edmundo Brígido Bittencourt*  
Vice-Almirante (Ref<sup>3</sup>)

Eu era o encarregado da Divisão F do Cruzador *Barroso* e o ano de 1955 começava a contar.

A Divisão F era uma divisão especial, sofisticada – com esses adjetivos a recebi do então Capitão-Tenente Paulo de Barroso

Duarte Pinto – e havia motivos para isso: eram de sua responsabilidade todos os equipamentos de direção de tiro<sup>1</sup>, os servomecanismos<sup>2</sup> e toda comunicação interna do navio<sup>3</sup>, e não havia nenhuma privada para limpar e nem convés ou costado para tratar. Seus especialistas

1 Diretoras, calculadores, radares de direção de tiro, telêmetros etc.

2 Os ACECs – das diretoras, torres e canhões.

3 Circuitos e telefones auto-excitados e regulares, MCs.

—os DTs (direção de tiro)—eram selecionados dentre os marinheiros de mais alto quociente de inteligência (QI)!

E todos se orgulhavam disso. Tínhamos até um jornalzinho, *F-Ciente*, pois éramos convictos da nossa eficiência.

A Divisão F era uma das maiores do navio, perdendo apenas para a 1ª Divisão, com suas três torres de vante, e para a Divisão C (de Caldeiras), lotando quatro oficiais, dois cursados em armamento, e quase 100 homens.

O oficial mais moderno, o terceiro ajudante da Divisão F, tinha funções tanto espinhosas como importantes: de pessoal e de operador do computador da Bateria Principal. Seu posto de combate era na previsora, quatro ou cinco conveses abaixo do principal.

Em esse início de 1955, apresentaram-se para servir a bordo oficiais da turma de guardas-marinha de março de 1954, dos quais muitos chegaram ao Almirantado: Edson Ferraciú<sup>4</sup>, Almir Mota de Oliveira, Sérgio Torrents Watson, Umberto João Cerchiaro, Carlos Augusto Vilhena de Magalhães Cunha<sup>5</sup>, Heitor Alves Barreira

Júnior<sup>6</sup>, Lysias Ruland Kerr<sup>7</sup> e o nosso amigo Gothardo de Miranda e Silva.

Tão logo apresentou-se à Divisão F, Gothardo estudou a operação do Calculador MK VIII e ficou apto a levar os nossos tiros sobre a Ilha da Sapata, colocou as cadernetas em dia, impressionando todos, superiores e subalternos, com sua competência, seu empenho no trabalho, sua garra e seu entusiasmo.

Impressionou-me tanto que eu, como Encarregado da Divisão F, “a mais complicada” do navio, não tive o menor momento de hesitação em permitir que todos nós, oficiais, saíssemos de férias, deixando-o, recém-embarcado, com a responsabilidade total da Divisão F.

Quando lhe comuniquei que ficaria sozinho, olhou-me com um certo espanto, mas, no segundo instante, já tinha transformado a grande empreitada em desafio e a venceu muito bem, galhardamente.

Essa foi a imagem que mais me marcou do Gothardo, entre muitas outras, e que nunca saiu de minhas recordações do saudoso e querido tempo do Cruzador *Barroso*.

Esse era o Gothardo...

## UM EXEMPLO PARA SER LEMBRADO

*Heitor Alves Barreira Júnior*  
Contra-Almirante (RRm)

Conheci Gothardo no Curso Barata, preparatório para o concurso para o ingresso na Escola Naval. Fomos colegas de camarote e compartilhamos o Cruzador *Barroso* na nossa primeira comissão. Tivemos carreiras próximas, ele no armamento e eu em comunicações.

Conheci Gothardo! E com que orgulho! Que saudade do companheiro-amigo e amigo-companheiro!

Ao chegar ao Rio de Janeiro, procedente de Teresina, o jovem Gothardo de Miranda e Silva trazia na sua bagagem os atributos de seriedade, respeito, honestidade, religio-

4 Vice-Almirante, comandante da então Força de Contratorpedeiros, comandante do 2º Distrito Naval e presidente do Tribunal Marítimo.

5 Contra-Almirante, comandante do 6º Distrito Naval.

6 Contra-Almirante, comandante da Escola Naval.

7 Contra-Almirante, comandante do 6º Distrito Naval.

sidade e companheirismo, frutos da esmerada educação que lhe havia sido dada por seus signos pais, Sr. Benjamim e D. Zélia. E uma enorme vontade de vencer...

Estudioso, fez o Curso Ginásial no Colégio São José, um dos melhores do Rio de Janeiro, onde consolidou sua bela formação familiar e ampliou os conhecimentos básicos necessários aos estudos que viriam a seguir.

Atraído pela vida no mar, e ainda sob a lembrança da Segunda Guerra Mundial, terminada havia apenas cinco anos, ingressou na Escola Naval, jurando a Bandeira junto com outros 60 companheiros, no dia 11 de junho.

Calouro, destacava-se nos estudos e nos esportes, e, já no Curso Prévio, fazia parte das equipes de natação e pólo aquático da Escola, esportes que praticava também no Fluminense Futebol Clube, seu clube de coração. Excursionava também pelo voleibol, pelo futebol de campo e até pelo basquete, tendo chegado a sagrar-se, neste último esporte, campeão da Marinha, pelo Cruzador *Barroso*. O seu entusiasmo e sua garra passava-os para toda a equipe.

Sobressaindo-se entre seus companheiros por sua disciplina consciente, apuro nos uniformes, interesse pela vida naval e correção de atitudes, já no final do 1º ano recebia do Conselho de Oficialato do então Departamento Escolar a nota 10 em Oficialato, fato que causou grande perplexidade em toda a Escola Naval, uma vez que o grau máximo, nem sempre 10, só era concedido a aspirante do último ano, ao ser declarado guarda-marinha.

Essa nota, de um certo modo prematuramente obtida, poderia, a outro aspirante, representar uma carga muito grande para ser honrada em dois anos de curso; para o Gothardo, no entanto, representou não só um aumento de responsabilidade, mas um grande estímulo para o restante do curso e

uma bandeira para a sua profícua carreira na Marinha.

Ao ser declarado guarda-marinha, em janeiro de 1954, recebeu, além do Prêmio Eleazar Tavares ("... concedido ao aspirante do último ano que demonstrasse maior pendor para o oficialato.."), o Prêmio Infante Dom Henrique, por ter obtido a melhor média no curso em Navegação Astronômica e Estimada.

Após a viagem de instrução a bordo do Navio-Escola *Almirante Saldanha* (última do veleiro com guardas-marinha), embarcou no Cruzador *Barroso* (à época um dos navios mais importantes da Esquadra, verdadeira escola de formação de oficiais), sendo sua primeira função a de terceiro ajudante da Divisão F, do Departamento de Armamento. O lema da Divisão, "F-Ciente" (igual a "eficiente"), como que por ele igualmente adotado, incorporou-se para sempre a todos os momentos de sua vida como oficial.

Dentre os vários cursos que realizou, sempre com ótimo desempenho, destacaram-se, especialmente, os de Aperfeiçoamento e Armamento e Comando e Estado-Maior, da Escola de Guerra Naval, ambos com distinção (grau 10).

Entusiasta dos esportes e da educação física, comandou o novo centro de esportes da Marinha, o Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes (CEFAN), no árduo período de sua implantação.

Comandou com destaque o Corpo de Aspirantes da Escola Naval e o Navio-Escola *Custódio de Mello*, em viagem de instrução com guardas-marinha.

Mas foi a bordo dos navios da Esquadra onde passou a maior parte de seus anos de serviço. Comandou o Aviso Oceânico *Bracuí*, o Contratorpedeiro *Paraná* e, finalmente, a Força de Contratorpedeiros, como contra-almirante. Realizou um total de 1.056 dias de mar, sendo, por isso, mere-

cedor da Medalha Mérito Marinheiro com quatro âncoras, que mais o recompensou como oficial operativo, ou melhor, "operativo-imediato", não "deixando pegar", antecipando-se aos acontecimentos, zelando pelo conforto e bem-estar de seus comandados, orientando-os e buscando sempre as melhores soluções para os problemas apresentados.

Deixou na lembrança de todos nós, colegas de turma, superiores e subalternos, oficiais e praças, uma aura de honradez, dignidade, serenidade, correção de atitudes, enfim, um belo exemplo de oficial de Marinha a ser seguido.

Bravo Zulu, querido e saudoso Almirante Gothardo, nota 10 em oficialato em toda sua vida.





**ZILMAR CAMPOS DE  
ARARIPE MACEDO**

✧ 15/2/1908

✧ 3/5/2001

Nasceu no Rio de Janeiro, filho do então Major José Campos de Araripe Macedo e D. Zulmira Campos Macedo.

Ingressou na Escola Naval em 28 de março de 1924 sendo declarado Guarda-Marinha em 24 de dezembro de 1927.

Suas promoções foram todas por merecimento (capitão-de-coveta, capitão-de-fragata e capitão-de-mar-e-guerra), a segundo-tenente em 20 de setembro de 1928, primeiro-tenente em 8 de outubro de 1930, capitão-tenente em 9 de março de 1933, a capitão-de-coveta em 26 de dezembro de 1942, capitão-de-fragata em 31 de dezembro de 1948 e a capitão-de-mar-e-guerra em 25 de março de 1953. Atingiu o almirantado em 28 de janeiro de 1959, sendo promovido a vice-almirante

em 16 de agosto de 1962 e a almirante-de-esquadra em 14 de dezembro de 1965.

Na sua carreira, embarcou no Cruzador *Rio Grande do Sul* (como guarda-marinha), no Encouraçado *São Paulo*, no Contratorpedeiro *Mato Grosso* (quando participou do bloqueio de Santos durante a Revolução de 1932), no Navio-Auxiliar *Itajubá* (dois meses), novamente no Cruzador *Rio Grande do Sul* quando destacado, comandou por duas vezes o Rebocador *Anibal de Mendonça* em travessias Rio de Janeiro-Angra dos Reis-Rio de Janeiro. No Cruzador *Rio Grande do Sul*, fez parte da escolta do Presidente da República Getúlio Vargas na sua visita à Argentina e ao Uruguai em maio e junho de 1935.

Como tenente, ainda, foi ajudante-de-ordens do Comandante da Primeira Divisão (7/1931 a 9/1932) e do Comandante-em-Chefe da Esquadra (12/1932 a 2/1934).

Após ter feito o Curso de Navegação e Hidrografia, imediatou o Navio-Hidrográfico *Jaceguay*, o Navio-Mineiro *Caravelas* e o Contratorpedeiro *Mariz e Barros*, os dois últimos em operações de guerra.

Após a guerra, comandou o Contratorpedeiro de Escolta *Bracuí* (10/1945 a 3/1948) e recebeu, nos Estados Unidos, o Cruzador *Barroso* como Chefe do Departamento de Operações (3/1951 a 8/1952), assumindo, posteriormente, a imediatice (até 4/1953). Como capitão-de-mar-e-guerra, retornou ao navio para comandá-lo (6/1958 a 2/1959). Foi também Chefe do Estado-Maior do Comando da Força de Contra-torpedeiros (5 a 11/1955).

Em terra, desempenhou inúmeras funções na área de ensino, a saber: instrutor na Escola Naval por duas vezes (4/1938 a 1/1941 e 1/1943 a 1945) e no Navio-Escola *Almirante Saldanha* (1 a 10/1941); posteriormente, voltou à Escola Naval como superintendente de Ensino (4/1953 a 5/1955) e como diretor (10/1961 a 9/1962); na Escola de Guerra Naval

permaneceu, após o curso, como auxiliar de ensino (10/1949 a 1/1951) e na Escola Superior de Guerra como membro do Corpo Permanente (2/57 a 6/58), quando fez o Curso Superior de Guerra e, finalmente, no Colégio Naval, como seu diretor (3/1956 a 1/1957).

Foi oficial de gabinete do Ministro da Marinha como capitão-de-corveta (11/1945 a 10/1946).

Nos seus sete anos de almirante na ativa, antes de tornar-se Ministro da Marinha, serviu: na Flotilha de Contratorpedeiros, como comandante (2/1959 a 5/1960); no Estado-Maior das Forças Armadas, como Subchefe de Marinha (5 a 8/1960); no Estado-Maior da Armada, como Subchefe de Operações (12/1960 a 3/1961); na Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha (3 a 10/1961); na Escola Naval (10/61 a 9/62), como diretor; na Diretoria Geral de Eletrônica da Marinha (10/1963 a 3/1964), como diretor; na Esquadra como seu comandante (4/64 a 11/65), e na Secretaria Geral da Marinha (11 a 12/1965), quando foi nomeado Ministro da Marinha (12/1965 a 3/1967). Implantou o Núcleo do Comando de Defesa Atlântica (do EMFA), lá servindo de 10/1962 até 9/1963.

Durante sua carreira foi distinguido com diversos elogios e condecorações: Medalha Naval do Mérito de Guerra, com duas

estrelas, Medalha da Força Naval do Nordeste, Medalha Militar de ouro com passador de platina; Ordens do Mérito Naval, Aeronáutico e Militar no grau de Grã-Cruz (a primeira) e de Grande Oficial as outras; Grã-Cruz da Ordem do Rio Branco; Medalha da Ordem do Mérito Jurídico Militar no grau de Alta Distinção e Medalha do Mérito Tamandaré.

Foi agraciado, também, com as seguintes condecorações estrangeiras: no grau de Grã-Cruz as Ordem Militar de Cristo (Portugal), Ordem do Mérito Militar (Espanha) e Ordem do Mérito Civil (Espanha); no grau de Grande Oficial, a Ordem da Coroa (Bélgica) e Medalha "Al Mérito" (Chile).

Dentre os inúmeros trabalhos deixados, destacamos as traduções *Filosofia Militar* de André Roujou em 1939, *A Arte de Comandar* de autoria de André Javeto, em 1940 e *Estudo sobre o comando* de Armand Hermeto, em 1947.

Além dos cursos normais de carreira (Hidrografia e Navegação e os da EGN), foi aprovado no Curso Superior da Escola Superior de Guerra e nos cursos de CIC e CAV que fez quando nos Estados Unidos (1951).

À família do Almirante Zilmar Campos de Araripe Macedo o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

## ARARIPE, UMA CARREIRA NAVAL A PESQUISAR, UM EXEMPLO A SEGUIR

Roberto Buarque Goulart<sup>1</sup>  
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

Nem sempre é fácil, nos dias que correm, conferir excepcional destaque a uma figura de chefe moderno, dentre os muitos excelentes oficiais que nossa Marinha esmeradamente preparou e cingiu com as honras e responsabilidades dos mais altos postos, durante as últimas décadas.

Não que estivéssemos passando por um processo de padronização humana, ao en-

frentarmos a acelerada modernização material e, portanto, operativa, posterior à Segunda Guerra Mundial. A instrução e o adiestramento bem mais exigentes e intensivos, durante a carreira do oficial, sem dúvida vieram nivelar por cima a qualidade do grupo, como um todo, em prol da eficácia da Força.

Aqueles, no entanto, que tiveram a ventura de servir ou conviver de perto com Zilmar

<sup>1</sup> N.R.: O Comandante Goulart foi Ajudante-de-Ordens no COMENCH no período que incluía os anos turbulentos de 1964 e 1965. Tornou-se, após, um amigo pessoal do Almirante Araripe.

Campos de Araripe Macedo, por certo não encontram dificuldade para, até instintivamente, apontá-lo com Chefe-Padrão, tamanha a expressão de seu desempenho profissional, tão forte o exemplo que legou em todas as oportunidades e comissões que viveu.

Exaltá-lo hoje não se reveste do antigo caráter do preito ao herói, ao condutor carismático de homens. Trata-se de situar a sua figura de militar e pessoa humana num contexto mais atual, em que se vê expandida a gama de qualidades imprescindíveis ao bom exercício da Liderança, essa verdadeira arte sempre presente em nossa formação marinheira, mas que só agora vem merecendo estudo profundo pela intelectualidade da Administração.

Araripe tinha um dom natural de inspirar confiança. Sem qualquer intenção de cativar seus superiores, ele o fazia em todas as direções, criando a sua volta o sadio ambiente de trabalho em que outras lideranças e todas as equipes sentiam grande motivação para agirem com iniciativa e aplicação. A "voz de comando" era implicitamente forte, mas, paradoxalmente, quase inaudível, o que corroborava a crença que já surgia de que comandar precisava significar mais "mandar com" do que "mandar em".

Sabendo ouvir e acatar idéias ou sugestões de seus comandados, o Almirante Araripe sabia, também, como poucos, detalhar em diretivas firmes e precisas as suas decisões. Talvez a marca mais profunda do seu nobre caráter tenha sido a sua modéstia. Com ele, quantos de nós teremos definitivamente compreendido que o verdadeiro líder não necessita (e nem deve) considerar-se humanamente melhor do que os semelhantes postos sob seu comando.

De sólida formação em humanidades e estudioso dos temas de Marinha, pôde

exercer com destaque as missões mais complexas nos campos da formação e ensino superior, influenciando positivamente inúmeras turmas de oficiais, de cuja admiração era credor sem demonstrar vaidade. Sua esmerada educação e extremo respeito às pessoas faziam-no interlocutor eficaz e acatado nas questões envolvendo relações de comando mais sensíveis ou interesses corporativos conflitantes.

Será sempre lembrada e enaltecida sua firme e serena atuação à frente da Esquadra brasileira no biênio 1964-65, quando o clímax do contencioso envolvendo a aviação naval de asa fixa e, em seguida, a natural insatisfação de nossos aviadores quanto à solução governamental imposta exigiram-lhe decidir com isenção, por certo contrariando sentimentos íntimos seus e opiniões de alguns de seus pares. Mostrou então seu descortino ao identificar, com espírito de estadista, um interesse que era nacional, ao conduzir sua grande Força-Tarefa em adestramento até o último porto, sem tomar até lá qualquer atitude de cunho pessoal que ofuscasse o simples cumprir de seu dever de Chefe.

Guiado ao cargo máximo de Ministro da Marinha, trabalhou, até o último dia de sua permanência no serviço ativo, com a preocupação primeira no aprimoramento da qualidade do homem, pelo incremento do preparo e motivação profissional de seus comandados militares e civis. A visibilidade que essa posição lhe conferia apenas veio ressaltar o perfeito exemplo de Chefe, sem qualquer deslize, personalismo ou omissão na busca do melhor para sua querida Marinha.

Amizade e admiração permanecerão, pois, como sentimentos vivos, enquanto vivo estiver o último dos marinheiros a navegar sob a liderança do inesquecível Almirante Zilmar Campos de Araripe Macedo.



**MAURO BRASIL**

✧ 29 de agosto de 1930

♣ 12 de junho de 2001

O Almirante Mauro Brasil, filho de José Rocha Brasil e de Olga de Almeida Brasil, nasceu no Estado do Rio de Janeiro.

Teve praça de aspirante em 14 de março de 1947, saindo da Escola Naval, como guarda-marinha, em 1º de abril de 1952. Foi promovido a segundo-tenente em 18 de maio de 1953, a primeiro-tenente em 18 de novembro de 1954 e a capitão-tenente em 25 de novembro de 1957. Seguiram três promoções, todas por merecimento: a capitão-de-corveta em 7 de dezembro de 1962, a capitão-de-fragata em 29 de maio de 1966 e a capitão-de-mar-e-guerra em 1º de dezembro de 1971. Alcançou o Almirantado em 25 de novembro de 1978, sendo promovido a vice-almirante em 31 de março de 1984.

Passou para a Reserva Remunerada em 6 de maio de 1988, contando mais de 45 anos de efetivo serviço.

Sua carreira se fez, a maior parte, na Força de Submarinos, cursado que era na especialidade desde março de 1958. Embarcou no Submarino *Humaitá*, (fleet type) logo no mês seguinte, desembarcando em junho de 1959. Serviu também no Submarino *Rio Grande do Sul* a partir de fevereiro de 1965, permanecendo como imediato do navio de junho do mesmo ano até novembro de 1966. Este mesmo submarino ele comandaria mais tarde, de março de 1971 a abril de 1972.

No período em que estava no posto de capitão-tenente, fez parte do Grupo de Manutenção dos antigos Submarinos Classe *Tupi*, de junho a setembro de 1959. Serviu na Base Almirante Castro e Silva (BACS) de setembro de 1959 a maio do ano seguinte, foi instrutor do Curso de Especialização de Submarinos de julho de 1959 a junho de 1960, encarregado e instrutor do mesmo curso de outubro de 1963 a fevereiro de 1965. A partir de julho de 1964, esse curso foi transformado em Escola de Submarinos, quando Mauro Brasil acumulou as funções no Estado-Maior do Comando da Força de Submarinos.

Durante o seu comando do Submarino *Rio Grande do Sul*, acumulou-o, interinamente, com o Comando da Força de Submarinos (dezembro de 1971 a março de 1972). Foi também encarregado do Grupo de Fiscalização e Recebimento de Submarinos na Inglaterra de março de 1974 a abril de 1976. Em seguida, foi o responsável pelo Grupo de Desenvolvimento de Submarinos no período de julho de 1976 a fevereiro do ano seguinte. Como almirante, comandou a Força de Submarinos de janeiro de 1982 a fevereiro de 1983.

No setor da Esquadra, fez parte do Grupo de Recebimento do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, de maio a dezembro de 1960, permanecendo no navio até fevereiro de 1962. Serviu ainda no Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão (Caamleão), de março de 1962 a junho de 1963. Nessa época, foi comandante militar do Navio Mercante *Glória*, em janeiro e fevereiro de 1963, sob intervenção da Marinha durante uma das greves dos marítimos. Foi oficial de adestramento do Comando-em-Chefe da Esquadra (Comench), de junho a outubro de 1963. Mais tarde, de março a setembro de 1977, voltaria a servir no Comench. Como Capitão-de-Mar-e-Guerra, comandou a Força de Minagem e Varredura, em Salvador, Bahia, de outubro de 1977 a janeiro de 1979.

Serviu no Gabinete do Ministro da Marinha de março de 1967 a março do ano seguinte, de onde saiu para cursar a Escola de Guerra Naval. Serviu no Estado-Maior da Armada em dois períodos, de novembro de 1966 a março de 1967 e de maio a dezembro de 1968, nesta última passagem como oficial do Gabinete do Chefe do Estado-Maior da Armada.

Afora os cursos de carreira, realizou o Shipboard Electrical Systems, em agosto de 1959, o Navy Management (MAP) em dezembro de 1968, o Management PG Course da Escola de Pós-Graduação da Marinha norte-americana, em Monterey, Califórnia, de dezembro de 1968 a dezem-

bro de 1969. Após, passou para a Escola de Guerra Naval, onde foi instrutor de maio de 1972 a março de 1974.

Como almirante, dirigiu o Instituto de Processamento de Dados e Informática da Marinha, precursor da atual Diretoria de Informática da Marinha, de fevereiro de 1979 a março de 1981. Em seguida, fez o Curso Superior da Escola de Guerra Naval, no mesmo ano, passando a comandar a Força de Submarinos a partir de janeiro de 1982. Passando o Comando da Força de Submarinos em março de 1983, assumiu o Comando do 6º Distrito Naval, onde permaneceu até agosto de 1984. Assumiu uma Subchefia no Estado-Maior da Armada, de setembro de 1984 a abril de 1985, foi diretor-presidente da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), de abril de 1985 a abril de 1986, e diretor do Pessoal Militar da Marinha de abril de 1986 a abril de 1988, quando foi transferido para a Reserva Remunerada, em 24 de maio de 1988.

Em reconhecimento aos seus méritos e realizações, recebeu inúmeras condecorações: Medalha do Mérito Marinheiro com três âncoras, Ordens dos Méritos Naval, Militar e Aeronáutico, nos graus de Grão-Mestre, Comendador e de Oficial, respectivamente, Ordem do Mérito Jurídico no grau de Alta Distinção, Méritos Tamandaré e Santos Dumont, Medalha do Pacificador e a Medalha Militar de ouro com passador de platina.

À família do Almirante Brasil, as condolências da *Revista Marítima Brasileira*.

## MAURO BRASIL, UM OBSTINADO

*Fernando M. Baptista da Costa*  
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref<sup>o</sup>)

Somente um caráter obstinado, ainda que em formação, levaria um rapaz sem apoio familiar e sem recursos, vivendo praticamente só no Rio de Janeiro, a vencer as

barreiras de um exame de admissão à Escola Naval e passar no primeiro concurso, para fazer parte de uma turma de apenas 18 aprovados, entre centenas de candidatos.

De um curso atribulado pela interrupção causada pela "Revolta dos Anjos", pela fusão de sua turma com a minha, ingressada na Escola Naval em 1948, pelas profundas modificações nos métodos de ensino e de disciplina que ocorreram durante o seu período escolar, culminando com a redução do 4º ano, comprimido durante o que seriam as nossas últimas férias escolares, emerge Mauro Brasil como guarda-marinha nº 2, já agora da turma de 1961.

Estudioso, sem ser egóista, "devorava" suas apostilas, sem negar, contudo, uma explicação ou até mesmo aulas, noites adentro, para colegas em dificuldades nos exames finais. Juntos, repassamos com colegas que precisavam de boas notas nos exames finais os pontos essenciais de Astronomia e Navegação Astronômica. Isso ao tempo em que disputávamos o Prêmio Hughes, destinado à melhor média nas ciências da navegação, que ele, obviamente, ganhou, ao estudar melhor as apostilas de Hidrografia...

Segundos-tenentes, casamos, por coincidência, no mês de setembro de 1953, com três dias de diferença entre um e outro. A partir daí, nossas carreiras tomaram rumos distintos que nos mantiveram profissionalmente afastados nos postos mais modernos. Mauro iniciando sua vida profissional nos rios, no então 6º Distrito Naval, onde voltaria para comandar, já com estrelas de almirante; eu no oceano e sempre na superfície.

Isso não impediu, contudo, que mantivéssemos nossa amizade dos tempos de Escola, procurando-nos mutuamente em todas as oportunidades que a atribulada vida de jovens oficiais dos anos 50 permitia.

O Curso de Especialização de Submarinos marcou o reinício de seu rosário de

sucessos escolares. Primeiro lugar no curso, já precedido de outros primeiros lugares em diversos cursos expeditos da carreira, levou-o a ser disputado pelos comandantes de submarinos para as diversas funções a bordo, as quais exerceu com brilho e eficiência ímpar, mesmo nas mais difíceis situações de operação.

Indicado para o curso de Mestrado em Management na Naval Postgraduation School, em Monterrey, Estados Unidos, dedicou-se com tal afincamento aos estudos que, para a surpresa geral da direção da Academia, concluiu o curso em primeiro lugar, à frente de todos os colegas norte-americanos ou estrangeiros de Marinhas consideradas "de primeiro mundo" (façanha jamais repetida pelos outros colegas que lá estudaram), criando um "problema" para o almirante diretor, que cancelou a premiação pública ao primeiro colocado e fez a entrega dos diplomas chamando os formandos por ordem alfabética!

Chamado à presença daquele diretor, que lhe expôs a situação difícil em que se encontrava, recebeu a oferta de uma vaga no Curso de Doutorado, privativo para o pessoal da Marinha norte-americana. Esse oferecimento seria objeto de uma chamada telefônica para o Ministro da Marinha brasileiro naquele mesmo instante. Tentadora oferta, sob todos os aspectos, foi, de pronto, recusada por Mauro, que declarou haver concluído a missão que a sua Marinha lhe confiara!

Regressou com seu diploma azul (distinção) e uma carta de oferta de vaga para o Doutorado, a qualquer tempo.

Das muitas recordações de Monterrey, trouxe o fato de que, morando em Carmel, cidade dos artistas hollywoodianos, as únicas interrupções no seu estudo aos sábados, domingos e feriados eram para ir à já-

\* N.R.: "Revolta dos Anjos" foi o episódio ocorrido na Escola Naval em 1948 com "expulsão" (com direito a requerer a reintegração no ano seguinte) de vários aspirantes e a baixa do restante do corpo discente, com exceção da turma de calouros.

nela, quando ouvia o tropel dos cavalos da atriz Kim Novak, sua vizinha, que o cumprimentava com amável "good morning". Nunca achou tempo, contudo, para largar os livros e fazer, ao menos, uma visita de cortesia a tão charmosa vizinha, coisa comum nas pequenas cidades norte-americanas.

Servindo juntos nos Gabinetes do Chefe do Estado-Maior da Armada e do Ministro da Marinha e na Escola de Guerra Naval, tive a oportunidade de reencontrar, profissionalmente, o meu amigo Mauro e relembrar a retidão do seu modo de tratar os assuntos navais, impecável nos conhecimentos técnico-profissionais e inflexível no cumprimento das normas e regulamentos, características que o levaram até às posições mais elevadas que exerceu no Almirantado. Seu conceito de amizade o levava a pedir aos amigos que demonstrassem o afeto não lhe pedindo coisas que contrariassem a sua linha de procedimento, pois não os atenderia.

Voltamos a nos encontrar, profissionalmente, na Inglaterra, ele encarregado do Grupo de Construção e Recebimento de Submarinos e eu encarregado do Grupo de Fragatas.

Embora as missões não fossem exatamente iguais e tampouco os recursos à disposição semelhantes, as características do trabalho nos levavam, freqüentemente, a discutir – através de telefonemas ou pessoalmente – as linhas de ação ou procedimentos contratuais. Pude acompanhar de perto o resultado da sua obstinação para obter do estaleiro construtor e do Ministério da Defesa britânico o reparo (praticamente reconstrução) do Submarino *Toneler*, semidestruído pelo fogo e pela água. Não fora a sua ação, considerada por muitos até impertinente, a Marinha do Brasil teria recebido um submarino "novo", cheio de defeitos, que só seriam evidenciados após a entrega.

No meio de tanto trabalho, alguns momentos tragicômicos, como aquele durante um *garden tea-party* oferecido pela Rainha Elizabeth no Palácio de Buckingham, quando o Príncipe Charles, apresentado a nós por um introdutor diplomático, procurou entabular uma conversação com o "captain from Brazil", naturalmente sobre o tema futebol, levando Mauro a perguntar-lhe:

– *Are You football fan?* (O Sr. é fã de futebol?)

Ao que o Príncipe, com ar de desgosto, respondeu em inglês oxfordiano:

– *No, Sir. I am supporter, not a fanatic.* (Não, Sr. Eu gosto de futebol, mas não sou **fanático**)

De outra feita, em um jantar comemorativo da incorporação de um dos submarinos, surpreendi Mauro discutindo acaloradamente, e em inglês, com uma nobre espanhola, esposa do principal diretor do banco que financiava os contratos, sobre a etimologia da palavra Riachuelo! Por mais sinais que lhe fizesse, no sentido de ceder a posição (afinal, era esposa do banqueiro), o almoço terminou, mas a discussão não!

De volta ao Brasil, breve nossos destinos profissionais tornaram a se separar, Mauro ingressando no Almirantado e eu partindo para a vida civil.

Os laços de amizade, estreitados agora por 40 anos de sólido relacionamento, levaram-me a manter um acompanhamento mais próximo dos últimos tempos de sua vida naval. Cada vez mais inflexível e obstinado no cumprimento dos deveres de cada função que exercia, nem sempre era compreendido pelos seus pares, o que freqüentemente lhe causava intensos desgostos e aborrecimentos.

Por ironia do destino, um amigo comum, cuja posição não permitia, eticamente, fazer inconfidências a respeito de carreira, incumbiu-me da dura missão de "analisar"

para o meu amigo Mauro as perspectivas duvidosas quanto à sua "4ª estrela".

À reação de tristeza, seguiu-se a determinação de aguardar os acontecimentos com a mesma postura que sempre pautara sua vida na Marinha. Seu coração, contudo, não adotou a mesma posição, baqueando em pequeno acidente vascular, imperceptível para a maioria, mas prenúncio do oceano de angústia e sofrimento moral e físico que, segundo a sua maneira de ser, teria pela frente após a transferência para a reserva, no posto de vice-almirante.

Obstinado até o fim, andou, claudicando, enquanto pôde; "fez as pazes" com a sua Marinha, após um tempo de afastamento voluntário, comparecendo a um almoço organizado, a meu pedido, pelo nosso amigo comum Almirante Serpa. A partir daí, com enorme esforço físico, começou a freqüentar

as cerimônias navais, com ênfase para aquelas da sua amada Flotilha de Submarinos, que classificava como sua segunda casa.

Depauperado pelas recidivas dos problemas cardiovasculares, foi, aos poucos, deixando que o seu organismo vencesse a sua determinação mental férrea, partindo agora para mares distintos e deixando nos seus amigos o vazio da ausência da sua inteligência brilhante e do seu determinismo obstinado em favor da correção de atitudes e procedimentos, exemplo a ser seguido por todos aqueles que, como ele, amam a carreira que escolheram!

Não nos despedimos; dia chegará em que talvez tornemos a nos encontrar, em alguma outra "Organização Naval", e ele, certamente, como muitas vezes o fez, me repreenderá por não ter feito algum trabalho digno de nota 10...

## COLABORADORES

VA (Ref <sup>lv</sup> )	Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
CMG (RRm)	Milton Sergio Silva Corrêa
CMG (RRm)	Carlos Alberto Almeida Pereira da Silva
FC	Deolinda Oliveira Monteiro
FC	Jacir Roberto Guimarães

---

## SUMÁRIO

### ADMINISTRAÇÃO

*EMPRESA GERENCIAL DE PROJETOS NAVAIS*  
Emgepron – Gerência de Projetos Navais (255)

### HOMENAGEM

Revista de Portugal presta homenagem à Revista Marítima Brasileira (258)

### ATIVIDADES MARINHEIRAS

#### SALVAMENTO

Salvamento do *Kursk* (264)

### FORÇAS ARMADAS

#### CATAMARÃ

Marinha dos Estados Unidos testa novo catamarã (265)

#### FORÇA FLUVIAL

Forças Fluviais na Ibero-América (265)

## **POLÍTICA**

### *RUSSIA*

A Rússia joga em ambos os lados (265)

## **PSICOSSOCIAL**

### *PINTURA*

Representação do Mar nas Artes (266)

## **VALORES**

### *LIDERANÇA*

A profissionalização como indutor da organização (267)

## EMGEPRON – GERÊNCIA DE PROJETOS NAVAIS

*Naval Forces* (Países Baixos) – nº II/2001 – Vol. XXII, p. 69-71

O Vice-Almirante (EN-RRm) Marcílio Boavista da Cunha, Presidente da Emgepron, foi entrevistado pela revista *Tecnologia Militar* durante a Exponaval 2000, realizada em Valparaíso, Chile. Abaixo é transcrita a entrevista.

**Naval Forces – A Emgepron se apresenta como uma “empresa gerencial”. Pode explicar a nossos leitores que tipo de atividades se escondem atrás deste conceito?**

**Almirante Boavista** – O conceito é claro e relativamente simples. Entendemos como “empresa gerencial” aquela estruturada e especializada no gerenciamento de projetos de longa duração e grande complexidade. A Emgepron é uma empresa desse tipo, brasileira, estatal, supervisionada pelo Comando da Marinha. Exerce o gerenciamento de projetos selecionados, nos quais a Marinha identificou as características que aconselham um tratamento diferenciado em relação ao que é normalmente dado pela administração naval. Utilizando a flexibilidade maior que a legislação lhe permite, e beneficiada pela continuidade e alta qualidade do seu quadro de pessoal, a Emgepron consegue gerenciar os mencionados projetos de maneira bem eficaz.

Por outro lado, a Marinha do Brasil dispõe de uma série de organizações militares cuja principal atividade é a prestação de serviços – as chamadas Organizações Militares Prestadoras de Serviços (OMPS). Cabe à Emgepron ampliar o mercado para essas organizações, tanto no âmbito interno, quando o produto ou serviço tem emprego civil, como no externo, para Marinhas amigas, em especial da América do Sul e da África. Quanto às empresas privadas que atuam no setor militar-naval, o papel da Emgepron, sempre visando à pre-

servação, à promoção e ao aperfeiçoamento dessas empresas, é:

- orientá-las no sentido de que sua produção atenda às especificações da Marinha; e
- criar condições para a colocação de seus produtos e serviços nos mercados interno e externo.

**Naval Forces – Quais são os campos nos quais a Emgepron desenvolve suas atividades específicas?**

**Almirante Boavista** – São muito amplos os campos de atuação da Emgepron. Até o momento, tem havido maior inclinação para aqueles de natureza comercial e tecnológica, em especial os ligados às seguintes áreas:

- projeto, construção, modernização e reparo de navios de superfície e submarinos;
- fabricação de armas e munições de diversos tipos e calibres;
- projeto, instalação e avaliação de sistemas navais de considerável complexidade, inclusive sistemas de combate, simuladores, jogos de guerra e sistemas de guerra eletrônica;
- pesquisa oceanográfica; e
- prestação de serviços diversos, tais como integração de sistemas, apoio logístico, treinamento e avaliação opera-



Foto: Mönch Archive

cional, tanto para meios de superfície como submarinos e aéreos.

**Naval Forces – Quais são as empresas ou organismos – militares ou civis, estatais ou privados – que dependem diretamente de, ou colaboram/cooperam com a Emgepron?**

**Almirante Boavista** – A Marinha do Brasil é, sem dúvida, o principal cliente da Emgepron. Tudo o que a Empresa faz está fortemente vinculado à Marinha. Com os demais organismos, existe um interessante elo de parceria e cooperação. Em geral, a Emgepron pode atuar na melhoria, na promoção e na comercialização de seus produtos e serviços. Por se sentirem beneficiados pela forma de atuação da Emgepron, tendem a colaborar com a Empresa todos os organismos – militares ou civis, estatais ou privados – que compõem a Indústria militar-naval Brasileira.

**Naval Forces – De que forma realiza a Emgepron o trabalho de pesquisa e desenvolvimento?**

**Almirante Boavista** – A Marinha do Brasil possui organizações específicas para trabalhos desse tipo, tais como o Centro Tecnológico, onde está concentrada a pesquisa e o desenvolvimento na área nuclear; o Instituto de Pesquisas, voltado para o desenvolvimento de sistemas de armas, comunicações, guerra eletrônica, sistemas de comando e controle etc.; o Centro de Análise de Sistemas Navais, que utiliza técnicas de pesquisa operacional e análise de sistemas para desenvolver ou avaliar sistemas com aplicações navais, incluindo os de apoio à decisão; e o Instituto de Estudos do Mar, voltado para o estudo dos oceanos nos seus aspectos físicos, químicos, biológicos e geológicos. A Emgepron se associa a essas organizações, quando isso se mostra conveniente, exercendo, então, sua especial capacidade de gerên-

cia. Colabora ainda no sentido de criar novas aplicações e novos mercados para os seus produtos, podendo, eventualmente, investir no desenvolvimento de determinados projetos de interesse da Marinha.

**Naval Forces – A Emgepron trabalha exclusivamente no âmbito nacional, ou também no internacional? Em caso afirmativo, em que âmbitos internacionais ou bilaterais está ativa a Companhia?**

**Almirante Boavista** – A Emgepron trabalha também no âmbito internacional. É aí, inclusive, que as vantagens de sua estrutura e seu modo de atuação podem se mostrar de forma mais clara. Oportunidades para negócios e para cooperação entre as Marinhas amigas surgem constantemente, exigindo conhecimentos específicos e agilidade que a Empresa está sempre procurando aprimorar. O estreitamento das relações militares entre os países da América do Sul, particularmente entre os membros do Mercosul, criou a possibilidade de um maior intercâmbio de produtos e serviços de natureza militar na região, para benefício de todos os países envolvidos. Estão sendo iniciados, assim acreditamos, um processo que pode nos permitir reduzir, a níveis aceitáveis, uma dependência hoje quase absoluta, na área militar, a países de fora da região. Sua substituição por uma interdependência regional, intrinsecamente relativa, sustentada pela clara identificação de objetivos comuns e apoiada por fortes laços culturais, amplia nossos requisitos estratégicos de segurança.

**Naval Forces – A Emgepron existe desde 1982. Quais foram os êxitos mais importantes da Empresa ao longo deste período?**

**Almirante Boavista** – A Emgepron tem participado ativamente, ao longo desse período, embora de maneira discreta, de todos os grandes programas conduzidos pela Marinha do Brasil, em particular a cons-

trução de navios e submarinos, o desenvolvimento e a fabricação da munição naval, a modernização das fragatas, o desenvolvimento da tecnologia nuclear, a pesquisa oceanográfica de nossos mares etc. Além disso, negociações bem sucedidas ocorreram, nesse período, com países de quase todos os continentes.

**Naval Forces – Quais são os projetos/ encargos mais importantes da atualidade para a Emgepron? Entendemos que terá que participar da modernização e adaptação do navio-aeródromo recentemente adquirido da França.**

**Almirante Boavista** – Na área da construção naval, os mais importantes e atuais projetos, para os quais a Emgepron foi convocada pela Marinha do Brasil a participar, são: a modernização das fragatas da classe *Niterói*; a construção da Corveta *Barroso*, a construção do Submarino *Tikuna* e o projeto de novos navios e submarinos. Se a Marinha do Brasil decidir modernizar o novo navio-aeródromo, o que ainda está sendo discutido, a Emgepron certamente será chamada a assumir parte da responsabilidade. Paralelamente, diversas negociações progridem junto a países que, por razões várias, travaram conhecimento das amplas capacidades brasileiras na área militar-naval.

**Naval Forces – A Emgepron é uma empresa pública. Está sendo considerada sua privatização?**

**Almirante Boavista** – Não. As atividades essenciais da Empresa são de natureza estratégica, e fortemente integradas à Marinha do Brasil. Não parece haver sentido na idéia de privatização da Emgepron. Além disso, a Empresa não acumula bens imobi-

lizados nem possui significativos direitos de propriedade. Não há o que privatizar.

**Naval Forces – A Exponaval, motivo e marco desta entrevista, pode, em sua opinião, promover um mercado regional no Cone Sul ou na América Latina em geral?**

**Almirante Boavista** – Sim, a Exponaval já contribuiu para a promoção de um mercado naval regional que pode ir bem além do Cone Sul. Durante a Exponaval houve oportunidade de se discutir a criação desse mercado regional. Logicamente, tratou-se apenas de um passo inicial, de uma avaliação das possibilidades de tornar real esse objetivo. As visitas feitas aos diversos estandes da exposição, pelos delegados e pelos próprios expositores, mostraram a oportunidade e a incontida vontade de intercambiar experiências, dificuldades, planos e técnicas na área militar-naval. A Exponaval, entretanto, serviu apenas para demonstrar a viabilidade do mercado. A partir dela, é preciso dar passos seguros e engajar em iniciativas concretas que representem continuidade, permitindo, assim, que possam ser colhidos os frutos da cooperação possível e desejada. Como exemplo de iniciativa desse tipo está a idéia de criação de um sistema para proteção da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) – preocupação compartilhada por quase todos os países da América do Sul e que é politicamente aceitável –, incluindo navios e aeronaves baseadas em terra, e estruturado de forma tal que a participação de cada país seja representativa em sua contribuição. Com certeza, durante a realização da *Latin America Defentech* – LAD, em abril de 2001, no Rio de Janeiro, novos e vigorosos passos serão dados nessa direção.

☐ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO

<ADMINISTRAÇÃO> / Emgepron /; Marinha do Brasil; Rev & Rev

REVISTA MARÍTIMA É HOMENAGEADA PELA  
REVISTA DE MARINHA DE PORTUGAL

*A Revista de Marinha (Portugal), 10/11-2001, p 4-9*

A *Revista de Marinha* de Portugal pres-  
tou homenagem à *Revista Marítima Brasi-  
leira*, com a publicação da capa e de maté-

ria atinente aos "150 anos da *Revista Ma-  
rítima Brasileira*", a qual reproduzimos a  
seguir:

# Revista de Marinha

OUTUBRO  
NOVEMBRO 2001



Nesta que

se comemoram os 150 anos da *Revista Marítima Brasileira*

REVISTA DE MARINHA DE PORTUGAL - 10/11-2001 - P. 4-9

# Os 150 Anos da Revista Marítima Brasileira

Partimos de Lisboa para o Rio de Janeiro no dia 11 de Setembro pelas 1500. Antes de entrar para a sala de embarque vimos algumas pessoas em redor de televisões espalhadas pelo aeroporto esperando para os ecrãs onde se via bastante bem mas não nos apercebemos do horror que poucos minutos antes se tinha abatido sobre Nova Iorque. Já a bordo do avião é que fomos informados do atentado e que nós também sigo o último avião a largar da pista. Não sei se isto seria verdade pois na altura também nos informaram que já tinham sido abatidos 8 aviões o que depois vim a verificar não ser verdade. Nestas alturas de grandes crises os boatos abundam e as notícias noticiosas difundem-nos. De resto a destruição das torres do World Center era um acontecimento tão incrível que era fácil acreditar quaisquer outras notícias por mais estranhas que parecessem.

Chegamos ao aeroporto internacional do Rio de Janeiro pelas 2100 embora em Lisboa a casa 0100 do dia seguinte.

Fuemos convidados para assistir às cerimónias da celebração do centésimo aniversário da Revista Marítima Brasileira que, na circunstância, promovia um "Encontro Internacional de Directores de Revistas de Marinha" não só para um intercâmbio de informações entre as revistas marítimas de todo o mundo mas também para discutir um tema central "As Revistas Marítimas na Formação da Cpiñão Atlântica - O Pacifismo e o Antimilitarismo".

Compareceram representantes de quase todos os países sul americanos, da Europa e estava presente o director da Revista de Marinha e o da Revista General de Marina de Espanha, falharam todos os representantes das revistas anglo-saxónicas, EUA, Canadá e Inglaterra e também os da Rússia e França que inicialmente tinham prometido ir.

A entrada do aeroporto ficamos impressionados. Parecia-nos que estava às escuras mas pouco a pouco fomos iluminando pois estava à média luz devido às condições energéticas declaradas pelo governo.

Na verificação de passaportes havia duas filas para brasileiros bem pequena e esta enorme para estrangeiros e portu-

Esta fila era compactada numa espécie de labirinto e perdemos nela quase uma hora mas já estávamos mais satisfeitos pois não éramos considerados estrangeiros nesta terra amiga que sempre nos tratou

À saída estava um 1º Tenente da Marinha brasileira impecavelmente fardado que nos



O Almirante Leal de Azevedo S. G. da Marinha e Comandante Lobo Filho da Revista de Marinha desceram as fotografias do 1º Director da Revista Marítima Brasileira. Foto cortesia do SDM.

aguardava com uma carrinha onde já estava instalado o Capitão de Navio D. Mariano Juan Y Ferragut da Revista General de Marina acompanhado da sua esposa. Eu de resto tenho escrito no plural porque para o evento foram também convidadas as esposas dos directores e todas compareceram.

No Rio, ficamos instalados no Hotel de Trânsito da Marinha, no sítio da Lagoa, que, como o nome indica se destina a oficiais de passagem. Os quartos são bons, com casa de banho, televisão, etc. e a sala para os pequenos almoços ainda melhor. Enfim um



Cadetes do Colégio Naval impecavelmente fardados junto ao sino do Colégio em 2º plano. Foto do livro "Marinha do Brasil" do SRP.

hotel confortável que só se diferenciava dos outros por ter um plantão de pistola no átrio de entrada e uma abundância de fardas principalmente ao pequeno almoço. Tudo isto à média luz como de resto toda a cidade que perdeu um pouco da sua beleza nocturna, nomeadamente na Copacabana onde passeávamos à noite. Um facto que me impressionou foi o policiamento efectivo da cidade, via-se sempre um polícia quisse a cada esquina, e também a limpeza das ruas com "batalhões" de funcionários limpando-as das folhas caídas o que contrasta com Lisboa onde não se vêem nem polícias nem "almeidas" há muito tempo. E não se julgue que isto é por ser no Rio onde se fala de violência nas ruas pois há bem pouco tempo, em Paris, vi polícias por todo o lado quando atravessai a pé os Campos Elisios de regresso ao hotel cerca da meia noite.

Outro facto que me impressionou foi a pontualidade da Marinha Brasileira. Como se sabe os brasileiros têm fama de ser pouco pontuais nos encontros o que eu verifiquei quer numa visita que fiz ao Rio há cerca de 25 anos que agora em Santos. É conhecida a anedota carioca de um encontro entre amigos onde um esperou uma hora pelo outro e à exclamação do primeiro "só agora é que tu vem", o segundo respondeu-lhe descaradamente "eu pensei que tu não vinha".

Isso não acontece com a Marinha Brasileira. No primeiro dia do "Encontro" estavam pontualmente às 0830 como combinado e nos dias seguintes 10 minutos mais cedo como foi necessário estabelecer.

Às 0930 foi dado início à cerimónia com palavras do Secretário-Geral da Marinha Almirante-de-Esquadra Marcos Augusto Leal de Azevedo. Foram palavras simples de boas vindas e de estímulo para a tarefa complicada de fazer ouvir a Marinha através das revistas especializadas. Seguiu-se a intervenção Contra-Almirante Max Justo Guedes, nosso confrade da Academia de Marinha e actualmente Director do Património Histórico e Cultural da Marinha, historiador muito conceituado em ambos os lados do Atlântico e que há muitos anos tem sido a alma dos estudos históricos da Marinha no Brasil e em Portugal. Falou também o nosso anfitrião, o Capitão de Mar-e-Guerra Paulo Roberto Oliveira Mesquita Spränger, Director do Serviço de Documentação da Marinha, órgão que publica a Revista Marítima Brasileira e finalmente o Vice-Almirante Luiz Edmundo Brígido Biffencourt, antigo director da Revista Marítima e hoje, já reformado, seu consultor

especial. É extremamente interessante o respeito e o carinho como a Marinha Brasileira trata os seus oficiais reformados que mantêm intactas as suas qualidades intelectuais e que podem constituir um manancial de saber e experiência acumulados, úteis para a corporação e também para o reformado que passa a considerar-se útil.

Após estas primeiras palavras, foi descerrada na sala de conferências uma placa alusiva ao primeiro director da Revista Marítima Brasileira, Sabino Elói Pessoa, para a qual eu, como representante da única revista portuguesa, fui convidado para acompanhar no seu descerramento o Almirante-de-Esquadra Marcos Augusto Leal de Azevedo.

Após um breve intervalo foi dado início às comunicações dos Directores de Revistas de Marinha sobre o tema já indicado e que se prolongaram pela manhã, pela tarde deste primeiro dia e pelo dia seguinte. Seria fastidioso apresentá-las aos nossos leitores, mesmo resumidas, não só porque sobre um mesmo tema, pessoas que realizam actividades iguais, mesmo separadas no espaço por muitos milhares de milhas, têm ideias semelhantes como porque essas ideias vão ser condensadas nas conclusões que apresentamos no fim deste artigo.

## A VISITA À ESCOLA NAVAL BRASILEIRA

O almoço dos conferencistas no primeiro dia foi na Escola Naval Brasileira. A chegada do Almirante-de-Esquadra (Pief) José Maria do Amaral Oliveira que nos acompanhava como convidado especial, foi recebido com todas as honras militares como se estivesse ao activo. Presentemente trabalha como consultor na Marinha mas como foi antigo comandante da Escola, o actual comando prestou-lhe as devidas honras assim como o batalhão de alunos desfilou em continência à sua pessoa. Mais uma vez admiramos o respeito e carinho pelos os oficiais reformados.

O Almirante Amaral é um senhor interessantíssimo e pelo o seu porte e maneira de estar parece não reflectir os anos que lhe vão passando por cima. Acompanhei-o nos autocarros por várias vezes, sentado ao seu lado, e contou-me numerosas histórias da sua vida naval em voz muito baixinha: não porque fosse segredo mas porque é a sua maneira de falar. Tirou o brevet de piloto aviador no estrangeiro mas quando chegou ao Brasil disseram-lhe que não podia voar, a aeronáutica não deixavam. Mesmo assim eles, pilotos navais, voavam às escondidas mas por vezes, conta-se, eram atacados no ar a tiro só para os assustar. Passou para os helicópteros e conseguiu que os Esquilos ("Ecuireuils") fossem produzidos no Brasil. Mais tarde



A mesa da Presidência na Abertura do Encontro. Da esq. para dir. Almirantes Brigido Bittencourt, Max Justo Guedes, Leal de Azevedo e Amaral Oliveira e CMG Mesquita Spränger. Foto GLF.

ficou satisfeito quando a Marinha ganhou novamente asas com os aviões Skyhawk da McDonnell Douglas (AF-1) e que foram adquiridos à Kuwait Air Force em 1998, 9 para voar e 11 para sobressaentes.

A Escola Naval está nas instalações actuais desde 1938. São instalações espartanas mas bem amplas para receber e alojar os actuais 818 aspirantes. No entanto está carregada de símbolos do seu passado que remontam à ida da Corte portuguesa para o Brasil em 1808 e que levou consigo a Academia Real dos Guarda-Marinhas, herdeira da Companhia de Guarda-Marinhas cuja bandeira ou a sua réplica, está em lugar de destaque no átrio de entrada da Escola. Esta Academia foi a antecessora da Escola

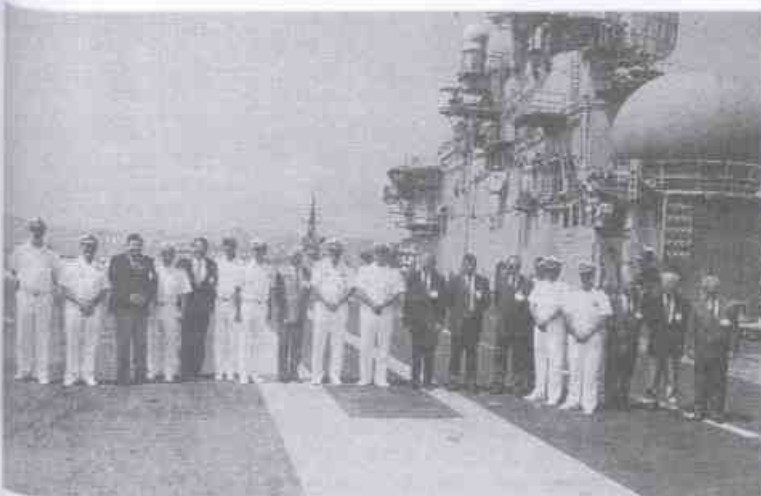
Naval que no Reino do Brasil se manteve sem interrupção o que não aconteceu em Portugal. Esta situação assim como a do Corpo de Fuzileiros Navais de 1908, originário da Brigada Real da Marinha cuja fundação remonta a 1797 e que também viajou com o Rei, é venerada com orgulho pela sua antiguidade e feitos em combate pelos oficiais actuais brasileiros que se consideram, com uma certa razão, legítimos herdeiros da Marinha Portuguesa dos Descobrimentos.

Este orgulho da sua descendência portuguesa é bem patente em várias ocasiões. Eu assisti, por exemplo, num canal de televisão semelhante ao nosso, sobre o Parlamento, à interpelação do



O Corpo de alunos, aspirantes da Escola Naval, desfilando em continência ao Almirante Amaral Oliveira, antigo comandante da EN, durante a nossa visita à Escola. Foto GLF.

## A MARINHA BRASILEIRA NA ACTUALIDADE



Visita ao Nave "S. Paulo" dos participantes no Encontro de Directores de Revista de Marinha. Foto cortesia do SDM.

No segundo dia do Colóquio fomos visitar e almoçar no Navio aeródromo, NAE "S. Paulo" (ex. "Foch") adquirido muito recentemente à Marinha Nacional Francesa. Esta aquisição foi muito polémica em ambos os lados do Atlântico. Certos círculos franceses não o queriam vender enquanto não estivesse bem experimentado o novo porta-aviões "Charles de Gaulle", outros, os brasileiros, achavam um desperdício de dinheiro quando o "Minas Gerais" tinha sido modernizado nos anos 90 até 1999 e até se tinha adquirido incrementais, do porta-aviões argentino "23 de Maio", também da classe "Colossus", e que entretanto tinha sido abatido naquele ano. No nosso ponto de vista parece-nos que foi uma boa ocasião para adquirir o "S. Paulo". É cerca de 20 anos mais novo que o "Minas Gerais" que é do tempo da 2ª Grande Guerra e tinha começado a ser construído em 1942. É muito maior e tem mais velocidade o que lhe permite operações de vôo mesmo sem vento. Estava operacional nas mãos dos franceses e preparado para receber aviões de asa fixa da última geração. Durante a sua vida na Marinha Nacional foi por várias vezes modernizado o que se compreende porque era o único nestes últimos anos. Neste momento a França como se vê uma avaria no "Charles de Gaulle" não dispõe de nenhum operacional.

Durante a visita que foi conduzida pelo comandante do NAE "S. Paulo", CMG António Negro, verificamos (ninguém nos chamou a atenção) que a maior parte das instruções de funcionamento afixadas nas corredores e preparadas já estavam traduzidas em português. Somos sensíveis a isto porque durante a nossa vida naval recebemos nos

EUJA: dois navios, um draga-minas e um navio oceanográfico, e sabemos como é importante e, paralelamente, extenuante, a tarefa de traduzir em pouco tempo para português todos os sinais de perigo e instruções de funcionamento afixados nas anteparas dos novos navios que no nosso caso eram minúsculos ao lado de um porta-aviões. Note-se que no caso do Nave "S. Paulo", a sua recepção foi feita em tempo recorde. Em menos de três meses estava já adestrado o primeiro núcleo da guarnição e ao fim de um ano já o navio estava atracado no Rio de Janeiro. Foi um sucesso digno de nota. No meu caso o draga-minas, navio novo, levou 9 meses a chegar a Lisboa e o oceanográfico recebido em regime de "cama quente" 3 meses. Mas estamos a comparar o incomparável. Os nossos navios tinham um



O submarino "Tupi" construído na Alemanha e de cuja classe foram construídos mais três no Arsenal de Marinha do Brasil nas décadas de 80/90, acompanhado de um helicóptero anti-submarino SH-3. Foto do livro "Marinha do Brasil" do SRP.

máximo de mil toneladas de deslocamento e poucas dezenas de elementos nas suas guarnições, o "S. Paulo" tem mais de 33 mil toneladas de deslocamento carregado e cerca de 1.300 homens de lotação.

Mas vamos à Marinha de Guerra Brasileira que queremos apresentar. É sem dúvida uma marinha pequena para este país imenso cuja costa tem cerca de 7.400 quilómetros de comprimento e para a floresta amazónica que corresponde a dois terços do território brasileiro com rios navegáveis em 11 mil quilómetros da sua extensão.

É pequena mas muito equilibrada. Tem porta-aviões, tem submarinos e um navio para o seu salvamento em caso de avaria grave, dispõe de uma frota de superfície com fragatas, contratorpedeiros, corvetas e patrulhas, navios rebastecedores e de transporte de pessoal, navios-doca para desembarque de veículos anfíbios e porta-helicópteros para desembarque de tropas, navios de desembarque de carros de combate num total de cerca de 40 navios tem ainda uma Força Aeronaval, sediada em S. Pedro da Aldeia com cerca de 70 helicópteros. A Direcção de Hidrografia e Navegação da Marinha para além de apoiar as Operações da Esquadra faz cartografia, sinalização náutica, meteorologia e oceanografia, dispoñdo de 16 navios grandes e pequenos, todos pintados de branco com chaminés amarelo torrado, e um especial, de casco vermelho, para operações oceanográficas na Antárctica, o continente gelado. Dispõe ainda de navios próprios para a Amazônia, os chamados navios da selva que incluem dois navios de assistência hospitalar num área enorme onde os recursos médicos são praticamente nulos e, finalmente, para projectar o poder em terra dispõe dos Fuzileiros Navais constituído por cerca de 15.000 homens.

Durante a nossa estada tinha sido programado um coquetel de confraternização no Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais com concerto da Banda Sinfónica do Corpo de Fuzileiros Navais mas que foi anulado por o Brasil ter decretado luto pelas vítimas do World Center. Perdemos a oportunidade de contemplar a Gata da sua criação em 1808.

A Armada Brasileira dispõe ainda de uma Força de Minagem e Varredura com 5 draga-minas amagnéticos de concepção e construção alemã em 1971.

Para a vigilância da costa a Marinha Brasileira mandou construir recentemente 12 patrulhas, 6 no Brasil e 6 na Alemanha. O projecto é da Vosper QAF.

Entim um pouco de tudo para, ao contrário do que pensa o nosso Presidente da República, poder desenvolver rapidamente uma esquadra maior em caso de crise ou de guerra.



A fragata "Paraná" do ex- "Sample" da Classe americana "Garcia". Desloca 3.560 t e tem uma velocidade de 27,5 nós. Foi adquirida em 1989. Foto de Edson Lucas em 30.04.00.



A fragata "União", construída em 1980 pelo Arsenal de Marinha com projecto da Vosper Thornycroft. Desloca 3.700 t e tem 30 nós de velocidade. Foto Edson Lucas em 30.04.00.



A fragata (Corveta) "Jaceguay" de 1.970 t de deslocamento e 27 nós de velocidade, construída no Arsenal de Marinha, de projecto brasileiro com apoio de um gabinete técnico alemão. Foto de Edson Lucas em 30.04.00.



O LST "Mattoso Maya" ex-Cayuga adquirido à Marinha Americana em 1994. Desloca 8.450 t, tem uma velocidade de 20 podendo desembarcar tanques na praia e lanchas de desembarque pela popa. Foto de Edson Lucas em 30.04.00



A fragata "Rademaker" ex-"Battleaxes" da Classe inglesa "Broadsword" adquirida em 1997. Deslocam 4.400 t e tem 30 nós de velocidade. Foto de Edson Lucas em 30.04.00.



Palácio Museu da Ilha Fiscal, a cargo da Marinha Brasileira, última visita dos participantes do Encontro. Foto de GLF.

ministro da Defesa pelos deputados, sobre assuntos da sua pasta. Acompanhavam o Ministro os secretários de Estado do Exército, da Aeronáutica e da Marinha, dois generais e um almirante. Quando se referiu à defesa terrestre o Ministro disse que a sua defesa próxima estava baseada em 16 fortes construídos pelos portugueses no século XVIII e que ainda hoje mantém, pela sua colocação criteriosa, as suas características estratégicas (táticas corrigiu o general do exército) para a manutenção das fronteiras inteligentemente traçadas, também pelos portugueses, por acordos com os territórios vizinhos.

Durante a visita perguntei como se distribuíam numericamente os aspirantes pelos vários anos e fiquei a saber que para 240 que entram no primeiro ano chegam ao quarto cerca de 180 o que representa um coeficiente de ablação baixíssimo e pressupõe uma preparação na Escola Secundária muito boa. Segundo me apercebi o segredo reside no Colégio Naval que em regime de internato, nos últimos três anos do secundário (que eles chamam o 2º grau), forma três quartos dos concorrentes à Escola Naval. Neste Colégio

Naval, situado na linda enseada Baptista das Neves na cidade de Angra dos Reis do Estado do Rio de Janeiro, a educação fiscal é considerada importante assim como o manejo de embarcações de pequeno porte e também o ensino militar-naval. Quando lhe perguntei qual era o período obrigatório de permanência na Marinha após serem promovidos a oficiais ficaram muito admirados. A Marinha é para os brasileiros uma profissão para toda a vida, a maioria dos oficiais "casa" com ela a partir dos 15 anos de idade.

No final do 1º ano da Escola Naval os aspirantes tem três opções quanto ao cargo que querem servir: Armada, Fuzileiros Navais e Intendência. A partir daí os currículos são distintos. Armada com Mecânica, Electrónica e Sistemas de Armamento. Fuzileiros com Mecânica e Electrónica e Intendentes com Administração de Sistemas.

Recentemente a Marinha Brasileira passou a dispor de elementos femininos nos seus quadros mas que concorrerá à Marinha depois de terem feito os seus cursos de especialização na vida civil. Após a admissão frequentam um ano de instrução militar.



Os porta-aviões Nae "Minas Gerais" e Nae "S. Paulo" atracados ao cais do Arsenal de Marinha. O "S. Paulo" é muito maior embora pareça mais pequenos por estar em segundo plano. Foto de GLF.

## O ARSENAL DE MARINHA

O Arsenal de Marinha data do tempo dos portugueses e em 1797 construiu o seu primeiro navio, a nau S. Sebastião de 64 canhões.

Com a Independência, em 1822, o arsenal tornou-se essencial para a nova nação dispor de uma Marinha capaz. Nota-se que hoje em dia as forças armadas de qualquer país só o podem defender capazmente se tiverem na sua segurança uma indústria de defesa credível e os arsenais inserem-se nessa indústria.

O Brasil situado no hemisfério Sul, a muitos milhares de milhas dos centros principais de construção de navios guerra na Europa do Norte e nos EUA, necessita de construir os seus próprios navios, ou parte deles, para mais cedo, dominando perfeitamente a técnica de construção naval, os poder reparar melhor ou construir outros em ocasiões de crise ou guerra. Para tal a Marinha necessita resistir às ofertas de navios de guerra em 2º mão ou construídos noutros países de origem do projecto o que não deve ser tarefa fácil no meio dos complicados processos da venda de material de guerra.

Nos últimos tempos, nas décadas de 70/80, o Arsenal de Marinha construiu as fragatas "Independência" e "União" da classe "Niterói" e também a "Brasil" da mesma classe mas profundamente modificada no seu arranjo geral para navio de instrução com capacidade para abrigar 200 guardas-marinha ou outros alunos. Projectou e construiu como estaleiro guia, nas décadas de 80/90, duas das quatro fragatas da classe "Inhaúma", a que tinha esse nome e o "Quaquequay", construiu e foi estaleiro guia, nas décadas de 80/90, de dois patrulhas dos 12 da classe "Grajau" de projecto da Vosper e construiu nas décadas de 80/90 três dos quatro submarinos da classe "Tupi".

Com a construção dos submarinos, o Arsenal de Marinha passou a pertencer ao grupo restrito dos arsenais que fazem submarinos. Para tal foi necessário construir um edifício próprio destinado à construção de submarinos e foi igualmente construída uma doca flutuante para os fabricos. Foi necessário igualmente proceder-se a uma transferência de tecnologia efectuada pelo estaleiro guia Howaldtswerke-Deutsche Wärt de Kiel que construiu o "Tupi". É interessante notar que os alemães não tiveram dificuldade em transferir as tecnologias de ponta para a construção de submarinos mas como estão muito habituados a construí-los, esqueceram-se, por vezes, de passar aquelas que já estão no hábito de quem constrói muitos submarinos. Esta entrada no clube de países que constroem submarinos tem os seus preços. Os submarinos no Brasil tiveram quase o dobro do tempo a construir e as instalações de construção e a doca seca devem ter custado quase o mesmo que mas um submarino construído na Alemanha. Mas tem muitas vantagens. Se um submarino brasileiro tiver uma avaria mais ou menos grave não necessita ir à Alemanha para reparar, as



Participantes no Encontro e suas esposas a bordo do rebocador histórico "Laurindo Pitta" a caminho da ilha Fiscal. Foto de GLF.

futuras modernizações, nomeadamente a introdução de AIP (Air Independent Propulsion) pode ser feita no Brasil e a construção de submarinos para exportação na América do Sul também poderá ser feita no Brasil.

Para além destes navios foram ainda construídos no Arsenal de Marinha do Brasil numerosas unidades da Marinha tais como patrulhas fluviais, navios de assistência hospitalar, lanchas de desembarque, etc.

O Arsenal de Marinha ocupa uma área de 320 mil metros quadrados, tem três docas secas e uma flutuante e nele trabalham cerca de 4.600 artifices entre militares e civis.

## AS CONCLUSÕES DO ENCONTRO

No Encontro participaram para além de 8 representantes e consultores da Revista Marítima Brasileira e outras afins, e do Director

da Revista de Marinha de Portugal, representantes da Venezuela, Cap. de Navio Carlos D. León Azzato, do Chile, Cap. de Navio Jaime Sepulveda Cox, de Espanha, Cap. de Navio Mariano Juan Y Ferragut, do México, Cap. de Navio Salvador Gómez Meillon, da Argentina, Cap. de Navio Francisco Cachaza Iramont, do Equador, Cap. de Navio Milto Lalama Fernández acompanhado do Adido Naval Cap. de Navio Fausto F. Lopez Villegas.

Como já dissemos houve duma maneira geral uma unanimidade de pontos de vista como, por exemplo, sobre a diferença entre antimilitarismo e antimilitar sendo o primeiro contra a intromissão da instituição militar na Política e o segundo contra a existência da própria instituição militar. O mesmo se pode dizer da necessidade sentida por todos de tornar as revistas marítimas mais interessantes para vários quadrantes do público leitor diferente do actual, abordando outros temas marítimos para além dos navais, fazendo circular a revista, graciosamente, pelas universidades, clubes, Presidência da República, Assembleia ou Congresso nacionais ou outros órgãos de decisão política, sociedades culturais, etc.

Ter na revista uma secção de noticiário marítimo que para ter mais actualidade deveria ser inserido na altura do seu fecho uma vez que as revistas marítimas tem periodicidade bimestral ou trimestral.

Procurar inserir na revista factos que possam interessar a grande imprensa, com grande actualidade, como depoimentos de chefes navais, conclusões de congressos etc.

Criar na Internet uma página da revista com sumário, resumos de artigos ou mesmo alguns com o texto integral.

Enfim, duma maneira geral, os participantes do Encontro tinham a noção que as suas revistas tem pouca difusão na sociedade de hoje. É preciso ter mais dinamismo e segundo também foi decidido permitir exemplares com as suas congéneres para ter uma noção do que os outros vão fazendo.

Estiveram na reunião responsáveis por estas revistas das quais apenas duas eram privadas.

Na feitura da acta distinguiram-se, na nossa opinião, o V/Almirante (Rel) Luiz E. Brígido Bittencourt que teve a tarefa ingrata de conciliar opiniões o que nem sempre foi fácil.



"Foto de família" dos participantes no Encontro. Em primeiro plano da esq. para dir. O CGM Spränger e os Almirantes Brígido Bittencourt e Amaral Oliveira. Foto cortesia do SDM.

## SALVAMENTO DO KURSK

Naval Forces, nº II/2001 – Vol. XXII – p. 60-66

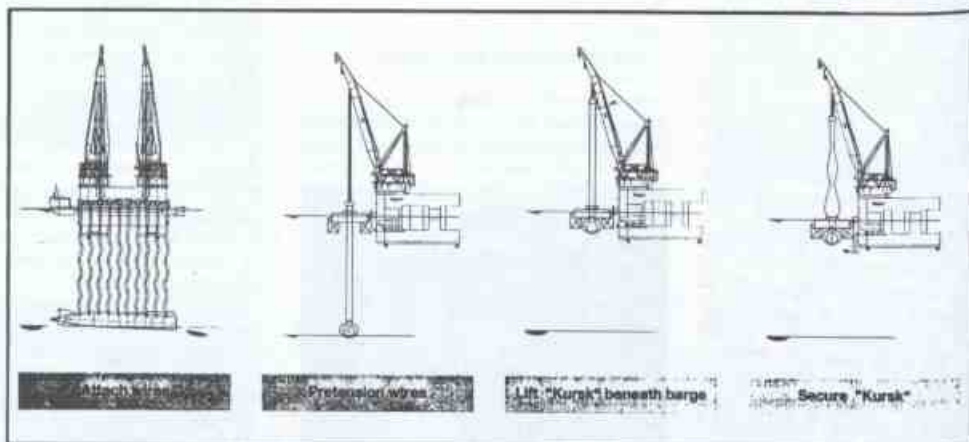
L.R. Carel A. Prins

O autor do artigo, vice-presidente da Fundação Kursk, tece considerações sobre o significado do desastre ocorrido com o submarino russo, lembrando que, desde o aparecimento do submarino, no início do século XIX, 313 foram perdidos por acidente, num total de 1.762 sinistrados, incluída ações de guerra. Ele informa que, desde 1900, acidentes

e procedimentos nas tentativas de salvamento levadas a efeito, algumas sem sucesso. Ele analisa também as probabilidades de contaminação por material radioativo deixado no oceano, seja em grande (*Scorpion*, *Konsomoletz*) ou em pequena profundidade (*Kursk*).

Prins informa que o governo da Rússia selecionou o consórcio formado pelas com-

PROJECT 949A (OSCAR II) NUCLEAR SUBMARINE CRUISER "KURSK"	
Double hull construction, 10 watertight compartments	
Surfaced displacement	14,700 tons
Reserve buoyancy	50 %
Length	155m
Beam	16.2m
Draught	9.2m
Speed	20knt
Nuclear plant - 2 OK 6506 (PWFF) reactors	2 x 180 MW
Propulsion (2 propellers)	2 x 36 MW
Torpedoes/missiles (4 x 550 and 2 x 533 launching tubes)	28
Cruise missiles (P-700 Granit)	12
Ref.: www.museum.risvy.ru	



causaram a perda de 52 submarinos britânicos, 29 franceses, 75 alemães, 35 russos e 34 norte-americanos. Dos submarinos nucleares, foram perdidos três dos Estados Unidos e seis ou sete russos.

O articulista comenta algumas das perdas mais conhecidas, mostrando as característi-

panhias Haliburton (empresa norueguesa/americana) e Heerema Marines Contractors e Smith-Tak (empresas holandesas) para realizar a operação de salvamento.

O autor descreve com detalhes o plano de salvamento executado em quatro fases: preparatória, içamento, transporte e entrega.

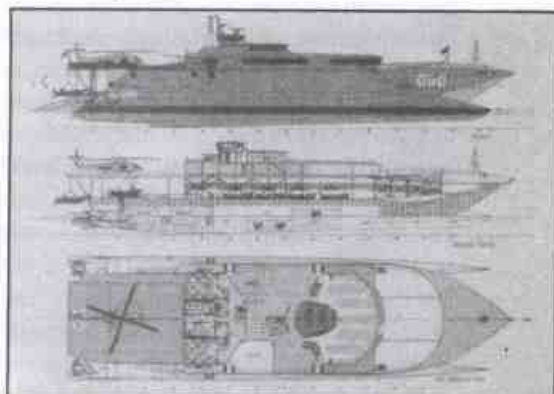
### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ATIVIDADES MARINHEIRAS>/ Salvamento /; Marinha da Rússia; Submarino; Rev & Rev;

## MARINHA DOS ESTADOS UNIDOS TESTA NOVO CATAMARÃ

*Proceedings*, setembro/2001, p. 4

Representantes da Marinha, dos Fuzileiros Navais e da Guarda Costeira dos Estados Unidos está testando um catamarã de 96 m para verificar a sua capacidade como embarcação para realizar tarefas como apoio logístico de alta velocidade na área de operações, incluindo o deslocamento de tropas, veículos militares pesados e outros equipamentos. O estaleiro construtor – Incat Australia – está modificando o projeto de modo a dotá-lo com heliponto e rampa para desembarque de veículos.



☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<CIÊNCIA E TECNOLOGIA>/ Análise Operacional / Catamarã / Rev & Rev

### FORÇAS FLUVIAIS NA IBERO-AMÉRICA

*Tecnologia Militar* (Alemanha), nº 2/2001, p.8-15

Carlos E. Hernández

O autor abordou o tema fazendo análise detalhada sobre as forças fluviais das nações da América Latina. Carlos Hernández inicia seu artigo asseverando sobre a importância estratégica dos rios latino-americanos, ao longo da história. Cita a composição das forças fluviais dos seguintes países, detalhando as unidades mais importantes: Argentina, Bolívia, Brasil (informa a constituição das forças pelos 4º, 6º e 7º Distritos Navais), Colômbia, Paraguai, Peru e Venezuela.

Comenta ligeiramente sobre as Marinhas do Equador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México e Suriname, porque entende que estas possuem menor número de unidades.

Finaliza o autor afirmando sobre o crescimento sustentado das forças fluviais na última década e a previsão de continuado aumento, em face dos problemas semelhantes que enfrentam esses países: narcotráfico, subversão armada, tráfico ilegal de pessoas e depredadores do meio ambiente.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; / Forças Fluviais / ; Rev & Rev;

### A RÚSSIA JOGA EM AMBOS OS LADOS

*Proceedings*, setembro/2001, p. 4-6

Norman Friedman

Em julho, o Presidente russo Putin e o Premier chinês Jiang Zemin assinaram um acordo de amizade, dirigido explicitamente contra os Estados Unidos, que propunha oposição ao novo projeto do Sistema Nacional de Mísseis de Defesa e também de-

nunciava o envolvimento das Nações Unidas e dos Estados Unidos nos acontecimentos dos Bálcãs.

Comenta-se que as duas nações estão se aproximando há algum tempo e que a China se tornou o principal consumidor da

indústria de armamentos da Rússia. Pouco tempo depois, o Presidente Putin encontrou-se em Gênova com o Presidente Bush, entendendo-se sobre a redução de forças nucleares de ambos os lados.

O que está acontecendo? Se os Estados Unidos estão iniciando um período de guerra fria, de que lado ficará a Rússia? Devemos lembrar que, na realidade, a Guerra Fria sempre apresentou uma triangulação, pois nem todos os interesses das nações coincidiam com os das, então, superpotências, como foi o caso da França, que se aliou à OTAN, temendo os exércitos soviéticos, mas manteve sua força nuclear independente da coalizão sob a liderança dos Estados Unidos.

A Rússia já constatou que não obteve sucesso na transformação de sua indústria militar para produzir bens utilizados pelos civis, significando que a administração destas empresas militares, com grande

poder político, influi no Governo de Putin. Quanto mais equipamentos forem vendidos para a China, mais saudável estará a economia da Rússia. O acordo de amizade com a China alcança dois objetivos: mais dinheiro injetado na economia e agrado aos nacionalistas russos.

Putin não se esquece, entretanto, de que a China ambiciona a Sibéria, separada pelos czares russos, onde poderia encontrar boas fontes de energia. Assim, a venda de armas para a China pode representar um suicídio militar, e Putin não desconhece o assunto.

Em caso de uma nova guerra fria, de que lado estará a Rússia? Provavelmente de ambos. Para os russos interessa mais a existência do "conflito", não se tornando dessa forma expostos ao grande poderio militar americano, contrabalançado, então, por outra superpotência, como poderá vir a ser a China.

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<POLÍTICA> Política Internacional / Rússia; China; Estados Unidos; Rev & Rev

## REPRESENTAÇÃO DO MAR NAS ARTES

*Revista de História Naval (Espanha)* – nº 72/2001, p. 103-110

Eduardo Blázquez e Marfa Cunillera

Professores da Universidade de Salamanca, os autores desse artigo analisam as marinhas expostas nos museus da Espanha abordando a visão do mar nas artes do Renascimento: o olhar na Antigüidade e a visão do mar no romantismo espanhol.

A matéria vem ilustrada com reproduções das obras *El Boforo*, *Las Rocas Giras* e *Glauco Pontico*, do pintor francês Antoine Caron (1521-1599); *Sevilla en tiempos de los arabes*, de Jenaro Pérez Villamil; *Naufrágio de um navio francês junto a um farol*

(1841) e *El vapor Isabel II en una marejada*, ambos de Antonio Brugada. Especial destaque à obra *Marina* é dado pelos autores, que analisam o quadro de Emilio Ocón y Rivas (1884) exposto no Museu Thyssen-Bornemisza, de Madri.

Desde a Antigüidade o mar tem sido um símbolo de poder e de mistério. Nas artes se o representou com todas as variantes possíveis. Concretamente, na pintura apareceram exemplos de interesse para conhecer a grandeza expressiva do mar e de seus heróis.

Entre os momentos de maior destaque estão o Renascimento, séculos XV e XVI, e o Romantismo, séculos XVIII e XIX, que explicam as duas faces do mar, o lado sereno e o tempestuoso, duas visões já enfrentadas entre o classicismo e a cultura helenística.

A calma e a obscuridade refletida no lado belo ou sinistro já formaram parte de

*A Tempestade*, tanto o quadro quanto o livro, nas obras de Giorgione e de Shakespeare. Em *Os livros de Próspero*, Peter Greenaway unificará estas duas obras em emocionante jogo de "marinas", no cinema, para fazer poesia sobre o mito de *Ariel*, o barco simbólico que unifica o Renascimento ao Romantismo.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<PSICOSSOCIAL>/ Pintura; Cultura; Rev & Rev

## A PROFISSIONALIZAÇÃO COMO INDUTOR DA ORGANIZAÇÃO

*Revista General de Marina* (Espanha), julho/2001, p.19-27  
Capitão-de-Corveta José Maria Godín Porto

A sociedade moderna, dominada pelos conceitos de aproveitamento dos recursos e da produtividade, pauta-se pelas teorias mais ou menos revolucionárias sobre a gestão de recursos humanos.

Infelizmente, surgiram soluções "infalíveis" apresentadas por *experts*, aproveitando-se de momentos de indefinição e de busca de resultados.

O autor discute a matéria contando a sua experiência quando teve que preparar uma tese de sociologia relacionada à motivação das pessoas. Durante a fase de consulta à bibliografia, comprovou a motivação sempre estreita e indissolavelmente ligada à liderança e do conceito de grupo organizado. "Se não há líderes não há motivação; se não há motivação, tampouco há espaço para a ação de líderes."

### *Primeiras manifestações da revolução sociológica*

As premissas básicas, de forma sintética, são:

– Muitos alunos aplicados em aula tendem a desanimar aqueles que não vêem opção para demonstrar seu valor (falta de motivação ante tarefas muito difíceis).

– Muitos alunos deficientes em aula tendem também a desanimar aqueles que não encontram motivação ante uma tarefa muito fácil.

– Muitos líderes potenciais em uma aula podem gerar conflitos de influências e fragmentação em "grupinhos" irreconciliáveis, sem um fim comum.

O autor prossegue seu artigo discutindo o tema da procura de talentos, abordando, depois, "como se pode medir o potencial de eficácia e de liderança".

### *O profissional: perfil da pessoa inclinada à eficácia*

Comprova-se que os indivíduos com melhor nível de eficácia são os que:

– se mostram mais inquietos, evitam a rotina e preferem o trabalho ao ócio;

- buscam novos modos de fazer as coisas e fazer algo mais desafiante;
- são mais realistas ao determinar suas aspirações profissionais, não aspiram muito nem pouco;
- manifestam satisfação por seu trabalho e avaliam seus empregos como interessantes;
- qualificam como alta sua felicidade em geral e não consideram o trabalho como um obstáculo familiar;
- manifestam escassos sintomas de doenças de trabalho, devido à excelente acomodação.

### ***O líder: perfil da pessoa inclinada ao poder***

Os indivíduos com alta motivação para o poder:

- são mais competitivos em todos os aspectos;
- são mais agressivos (embora evidentemente dominados por seus valores socioculturais);
- sentem-se freqüentemente insatisfeitos e às vezes propensos a problemas emocionais;
- tendem a eleger profissionais influentes, de maior alcance, entre aqueles que podem ser considerados de maior poder ou influência pública;
- podem mostrar-se poderosos, de um modo socialmente aceitável, com a obtenção de símbolos de poder ou "posses de prestígio" (medalhas, distintivos, objetos cobiçados, títulos etc.);
- estão mais dispostos a correr riscos e perigos físicos, sentem-se atraídos pelo risco;
- com freqüência não colaboram em pequenos grupos; aparentemente, mos-

tram-se muito assertivos (dão por certas e indiscutíveis suas teorias) para convencer os demais;

- tendem a não delegar; somente eles conhecem a solução dos problemas.

### ***Como se condicionar os demais (agregação em grupos)***

As pessoas com tendência a se agrupar absorvem melhor as relações sociais e assim se caracterizam:

- para elas as pessoas têm muita importância;
- como companheiros de trabalho, preferem os amigos aos experientes;
- crêem que a boa vontade é mais importante que a razão para a resolução de problemas;
- são fáceis de convencer se o indivíduo lhes agrada, embora também desejem abandonar as pessoas que desistem deles.

### ***Interação dos motivos de eficácia, de poder, de agrupamento e de inibição***

Constituem quadros psicológicos de interesse e, em particular, aqueles que têm ampla relação com a efetividade e a liderança:

- síndrome de motivo de liderança;
- síndrome de *Don Juan* ou conquistador;
- o brando; e
- o eficaz.

O autor assim concluiu o seu artigo: "A busca da eficácia pelos profissionais é fundamental; uma vez reconhecidos e intercalados em todos os escalões da organização, os líderes em potencial podem surgir e exercer sua benéfica influência.

### **☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:**

<VALORES> / Liderança / ; Comando; Comportamento operativo; Rev & Rev

Esta seção destina-se precipuamente a divulgar os eventos importantes da Marinha do Brasil e do exterior, dar aos leitores inativos informações sobre a Marinha da atualidade, e permitir aos pesquisadores do futuro visualizar a Marinha de outrora.

Colaborações serão bem-vindas, em forma de notícias sobre eventos ocorridos em suas OMs, como exercícios, operações, formaturas, comemorações, se possível ilustradas com fotografias em preto e branco.

---

## SUMÁRIO

### ADMINISTRAÇÃO

#### COMEMORAÇÃO

Aniversário do Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (273)

Aniversário do Navio Patrulha *Parati* (274)

Dia do Amigo da Marinha (274)

Dia do Armistício da 1ª Guerra Mundial (274)

Dia do Marinheiro (276)

Dia Marítimo Mundial (275)

Festejos da Semana da Pátria da Colômbia e do Peru (275)

#### HOMENAGEM

Almoço em homenagem ao Presidente da República (286)

Cerimônia em memória dos marinheiros mortos em guerra (277)

#### INAUGURAÇÃO

Novas instalações no CIAAN (277)

Novo píer em Itajaí (278)

#### NOMEAÇÃO

Nomeação de Almirantes (278)

#### POSSE

Assunção de cargos por Almirantes (281)

Chefe do Estado-Maior da Armada (279)

## **PROMOÇÃO**

Promoções de Almirantes (281)

## **VISITAÇÃO**

Colégio Militar visita Estação-Rádio (281)

## **APOIO**

### **DIQUE**

Melhoria no apoio a navios na Amazônia (282)

### **DOCAGEM**

Base Naval de Val-de-Cães faz primeira docagem do *Afonso Pena* (282)

## **ÁREAS**

Ilha da Trindade – instalação de telefone (288)

## **ATIVIDADES MARINHEIRAS**

### **ESCOTISMO**

Centro Cultural do Movimento Escoteiro (282)

### **MODELISMO**

Modelo da Galeota Real (283)

### **PRECAUÇÃO DE SEGURANÇA**

Programa “A Segurança da Navegação na Amazônia” (284)

### **OCEANOGRAFIA**

Navio Oceanográfico *Antares* realiza comissão Pirata IV (285)

### **SOCORRO**

Navio Oceanográfico *Antares* resgata embarcação emborcada (288)

## **CIÊNCIA E TECNOLOGIA**

### **ACÚSTICA**

Instituto de Pesquisas entrega o Sistema Labsom (289)

### **CONSTRUÇÃO NAVAL**

Autoridades da Namíbia visitam navios fabricados no Brasil (289)

## **CONGRESSOS**

### **CONFERÊNCIA**

Comandantes de Corpos de Fuzileiros Navais das Américas (290)

## **ENCONTRO**

IALA reúne conselho no Rio (290)

## **EXPOSIÇÃO**

Exposição Filatelia Escoteira (291)

Marinha realiza exposição em shopping no Rio (292)

Mostra PUC-Rio (293)

Sinfonia Pictórica do Mar por Newton Cavalcanti (305)

## **SEMINÁRIO**

Medicina pericial e a magistratura federal (294)

Proteção ambiental aplicada a navios (294)

## **SIMPÓSIO**

Segurança da Aviação (294)

## **EDUCAÇÃO**

### **ADESTRAMENTO**

FFE faz adestramento de evacuação de não-combatentes (295)

### **CONCURSO**

Concurso fotográfico sobre temas antárticos (309)

### **ESPORTE**

Campeonato Mundial de Pentatlo Militar (296)

Desempenho notável na natação (296)

Regata Escola Naval (309)

Resultados esportivos (296)

## **FORÇAS ARMADAS**

### **AVIAÇÃO NAVAL**

Conquistas da aviação naval – Reabastecimento em voo – Mísseis lançados (297)

### **MÍSSIL**

1º Lançamento do míssil anticarro *Bill* (299)

### **OPERAÇÃO**

Aderex IV (300)

Aderib 2001 (301)

## **INFORMÁTICA**

### **COMPUTAÇÃO**

Projeto de Software livre na Marinha (301)

## **PODER MARÍTIMO**

### *PESCA*

Convênio contra pesca predatória (302)

### *SOCIEDADE*

SOAMAR de Santa Catarina – Notícias (302)

## **PSICOSSOCIAL**

### *ASSISTÊNCIA SOCIAL*

Assistência social na Amazônia (303)

### *RELAÇÕES CIVIS-MILITARES*

5º Distrito Naval cria o Pelotão Renascer (304)

### *RELAÇÕES PÚBLICAS*

Festa do Mar (304)

GUGA é Arrais Amador (304)

## **SAÚDE**

### *HOSPITAL*

Diretor do Hospital das Forças Armadas profere aula inaugural (314)

## **VALORES**

### *SÍMBOLO*

Zé do Sul (319)

### *SOLIDARIEDADE*

Solidariedade de Oficial de Marinha (317)

## **VIAGENS**

### *VIAGEM DE REPRESENTAÇÃO*

Representação do Brasil em Assunção (314)

Grupamento Naval do Norte mostra a bandeira no Caribe (314)

## ANIVERSÁRIO DO ESQUADRÃO DE HELICÓPTEROS DE EMPREGO GERAL



1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-1),  
na Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia  
- (Foto: NoMar)

O 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-1) completou 40 anos de criação no dia 5 de junho de 2001. Para comemorar a data, foram realizadas uma missa, celebrada pelo arcebispo militar do Brasil, Dom Geraldo do Espírito Santo Ávila, e uma cerimônia militar, com a presença dos ex-comandantes do Esquadrão HU-1, dentre eles o Almirante-de-Esquadra (Refº) José Maria do Amaral Oliveira, seu primeiro comandante.

O HU-1 foi criado pelo Aviso nº 1.003, de 5 de junho de 1961, com o propósito de prover os navios com meios aéreos orgânicos.

A sua primeira sede localizou-se no Rio de Janeiro, na Avenida Brasil, nas antigas instalações do Centro de Instrução e Ades-  
tramento Aeronaval.

Em 1965, transferiu-se para a Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia.

Seus meios aéreos são empregados em tarefas de guarda de aeronaves, busca e salvamento (SAR), esclarecimento visual e radar, transporte de tropa, evacuação aeromédica (EVAM), ligação e observação, apoio logístico, apoio às operações especiais, reconhecimento armado e ataque aéreo, e apoio à Estação Comandante Ferraz, na Antártica.

Atualmente, esse esquadrão pode operar em todos os conveses de voo dos meios navais da Marinha do Brasil.

A Folha de Voo do HU-1 registra seu emprego nas mais diversas atividades, como inspeções navais, apoio à manutenção de faróis e apoio ao Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade, incluindo tarefas extra-MB, como apoio ao combate a incêndio e inundações. Todas essas atividades justificam o lema do Esquadrão: *In imnia paratus* (preparado para tudo). (Nomar 711 de 31/7)

## 30º ANIVERSÁRIO DO NPa PARATI

Em 29 de julho de 2001, foi comemorado o 30º aniversário de incorporação do Navio-Patrolha *Parati*, segundo navio a receber este nome, sendo o primeiro uma barca-canhoneira construída no século XVII.

O nome do navio é original do tupi-guarani e significa mar branco, sendo uma homenagem prestada a uma das mais antigas e tradicionais cidades brasileiras, localizada no Estado do Rio de Janeiro, na Baía da Ilha Grande, relicário da arquitetura barroca brasileira.

Na ocasião da solenidade de incorporação do navio, a Sra. Odete Tavares Natividade, sua madrinha, pronunciou as seguintes palavras: "Como tudo na vida depende de uma boa estrela, é para ti a melhor estre-

la que desejo". E guiado pela melhor estrela, o navio, ao longo de seus 30 anos, tem cumprido todas as suas missões, tendo percorrido 323.039,6 milhas em 2.175 dias de mar. (Do *Nomar* 712, de 31/8/01)



## DIA DO AMIGO DA MARINHA

Foi comemorado no dia 6 de novembro o Dia Nacional do Amigo da Marinha. Na ocasião, o Comandante da Marinha, Sérgio Gitirana Florêncio Chagasteles, divulgou a seguinte mensagem aos soamarinos:

"Na ocasião em que festejamos o Dia do Amigo da Marinha, desejo expressar o reconhecimento de toda a instituição a esses valerosos cidadãos que, voluntariamente, trabalham em prol da aproximação entre os marinheiros e a sociedade e muito contribuem para o desenvolvimento da consciência e da mentalidade marítimas em nosso País.

"A data dessa celebração coincide com a do nascimento do Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, patrono das Soamar, uma justa homenagem ao ilustre chefe naval que não somente apoiou a formação das entidades pioneiras de congregação dos amigos da Marinha como a Associação Santista dos Amigos da Marinha – ASAM, mas buscou multiplicá-las por todo o país.

"Soamarinos do Brasil! Apresento nesta data, em nome dos homens e mulheres da Marinha, os nossos cumprimentos e agradecimentos, desejando continuado sucesso no inestimável serviço que prestam à nossa Força." (Bono 717, de 06/11)

## DIA DO ARMISTÍCIO DA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL

A Marinha comemorou no dia 9 de novembro, no Rio de Janeiro, o Dia do Armistício da Primeira Guerra Mundial com

as seguintes solenidades: às 10 horas, junto ao busto do Almirante Pedro Max Fernando de Frontin, na Praça Mauá; às 15

horas, junto ao busto do Rei Alberto I da Bélgica, na Rua Rainha Elizabeth, no bairro de Copacabana; às 16 horas, no Mausoléu dos Heróis da Divisão Naval em Operações

de Guerra (DNOG) e, meia hora mais tarde, no Mausoléu dos Heróis Franceses, ambos no Cemitério São João Batista. (*Bona* 717, de 06/11/01)

## COMEMORAÇÃO DO DIA MARÍTIMO MUNDIAL

Foi realizada, no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), no dia 27 de setembro, a cerimônia do Dia Marítimo Mundial 2001, que foi presidida pelo Comandante da Marinha e contou com a presença de numerosas autoridades civis e militares: parlamentares; representantes do governo do Estado, do Município do Rio de Janeiro, de ministérios e órgãos federais e estaduais; presidentes, diretores e representantes de empresas de navegação, sociedades classificadoras, estaleiros, sim-

Capitão-de-Longo-Curso Álvaro José de Almeida Júnior, fez a leitura da Mensagem do Secretário-Geral da Organização Marítima Internacional (IMO), que destacou:

“O setor marítimo e, em particular, o transporte seguro de mercadorias por mar são fundamentais para esta nova era de globalização que afeta a todos nós e da qual todos compartilhamos. Neste Dia Marítimo Mundial, nós na IMO estamos orgulhosos de poder desempenhar o nosso papel”.

A seguir, o Vice-Almirante Euclides Duncan Janot de Matos, Diretor de Portos e Costas, fez a leitura da ordem-do-dia alusiva ao evento, onde conclamou a todos os integrantes da comunidade marítima brasileira “a continuar participando conosco deste esforço que é, ao mesmo tempo, idealista e pragmático, e que nos conduzirá à merecida posição de destaque mundial, neste ramo fundamental de atividades.”

Encerrando o evento, o Comandante da Marinha fez uma aposição floral no busto de Irineu Evangelista de Souza, Visconde de Mauá, patrono da Marinha Mercante Brasileira. (*Nomar* nº 714 de 30/10/01)



dicatos, associações de classe, companhias docas, iates clubes e universidades federais e estaduais.

Iniciando a cerimônia, o Presidente do Centro de Capitães da Marinha Mercante,

## FESTEJOS DAS SEMANAS DA PÁTRIA DA COLÔMBIA E DO PERU

Dando continuidade a um procedimento que vem sendo observado por mais de quinze anos pelas Marinhas do Brasil, da

Colômbia e do Peru, foi realizada a operação BRACOLPER/2001, que consiste na participação de cada um dos três países

nos festejos alusivos à Semana da Pátria dos outros dois.

A MB foi representada pelo Comandante Naval da Amazônia Ocidental, pelas tripulações do NPaFlu "Pedro Teixeira" e do NAsH "Carlos Chagas", nas comemorações

alusivas aos 191º Aniversário da Independência da Colômbia e 178º da Armada colombiana, ambas ocorridas na cidade de Letícia. Posteriormente, na cidade de Iquitos, comemorou-se o 180º Aniversário da Independência do Peru. (Nomar 713 de 20/9/01)

## DIA DO MARINHEIRO

Em Ordem-do-Dia nº 3/2001, datada de 13 de dezembro de 2001, o Comandante da Marinha, o Almirante-de-Esquadra Sérgio Gitirana Florêncio Chagasteles, fez alusão a passagem do Dia do Marinheiro a qual transcrevemos abaixo:

"O Dia do Marinheiro, que hoje celebramos, foi instituído em 1925 pelo então Ministro Alexandrino Faria de Alencar, como forma de homenagear o maior vulto da história naval brasileira: Joaquim Marques Lisboa, o Marquês de Tamandaré.

Nascido em 13 de dezembro de 1807, na cidade de Rio Grande, em região costeira do sul do país, o futuro patrono da Marinha teve despertado desde a infância o interesse e fascínio pelas coisas do mar e, no ambiente marítimo em que cresceu, pôde desenvolver sua vocação marinheira. Vocação que, associada às suas qualidades pessoais, o faria ascender de voluntário praticante de piloto a bordo da Fragata Niterói, durante as lutas da Independência, a Comandante-em-Chefe das Forças Navais Brasileiras em operações de guerra, por ocasião da Guerra da Tríplice Aliança.

Relembrar Tamandaré é trazer ao presente seu exemplo de dedicação e amor à Marinha e ao Brasil. É constatar os preciosos padrões morais e éticos sobre os quais edificou sua conduta nos sessenta e sete anos em que prestou serviços à Pátria. Recordar Tamandaré é, sobretudo, apreciar a coragem e bravura com que atuou nas di-

versas campanhas e lutas em que o país foi chamado para defender sua identidade e seus interesses como Estado livre. O Dia do Marinheiro é, pois, muito justamente, o Dia de Tamandaré.

Conhecendo a vida de nosso patrono, símbolo maior das origens da Marinha do Brasil, compreendemos a conduta do marinheiro de hoje, seu trabalho silencioso e abnegado; seu espírito de colaboração e solidariedade; sua lealdade à Instituição.

No século XXI, os combatentes do mar são cidadãos de todas as raças, classes, credos e regiões do país. São militares vibrantes em suas tarefas, que buscam superar-se no exercício da profissão. Eles têm consciência de sua importância na vigilância e preservação do imenso espaço econômico marítimo brasileiro, no controle de nossas águas jurisdicionais, enfim, no exercício de nossa soberania.

Com entusiasmo, esses homens e mulheres ajudam a levar a presença e o apoio do Estado aos brasileiros geograficamente isolados e desassistidos. Com seriedade, garantem a segurança da vida humana no mar. E, com elegância, superam as vicissitudes dos nossos tempos.

Marinheiros e fuzileiros!

No dia de Tamandaré, é compensador olhar para o passado e reconhecer as raízes do nosso patriotismo, dedicação e amor à Marinha, que permitiram formar os alicerces de uma Instituição forte e respeitada. Estimula-nos contemplar nossa história e relembrar

que somos herdeiros de valioso legado de honra, bem que a tudo sobrevive e que, no mundo de hoje, tem valor inestimável.

Cumpre-nos continuar singrando, a despeito de ocasionais intempéries, os rumos firmes do caráter, da dignidade e da dedicação ao trabalho, rumos há muito traça-

dos por nosso patrono e seus contemporâneos, e a nós transmitidos pelos que nos antecederam, pois assim foi edificada a confiança que a sociedade brasileira deposita em nossa querida Marinha, e só assim poderemos correspondê-la e preservá-la para as gerações futuras."

## CERIMÔNIA EM MEMÓRIA DOS MARINHEIROS MORTOS EM GUERRA

O Comando do 7º Distrito Naval (Brasília) realizou, em 20 de julho de 2001, no Grupamento de Fuzileiros Navais de Brasília, uma cerimônia em memória dos marinheiros mortos em guerras, presidida pelo Secretário-Geral de Marinha. A cerimônia transcorreu com a participação efetiva dos ex-combatentes da Marinha e da Força Expedicionária Brasileira, inclusive com desfile de seus integrantes juntamente com a tropa dos Fuzileiros Navais de Brasília. (Nomar 712, de 31/8/2001)



## NOVAS INSTALAÇÕES NO CIAAN

O Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN) comemorou o seu 46º aniversário.

Na ocasião, os cabos e marinheiros merecedores da distinção de bom comportamento foram agraciados com seus respectivos distintivos pelas autoridades presentes.

Durante as festividades, o comandante da Força Aeronaval visitou o laboratório de eletrônica e o novo prédio com seis salas de aula para o Curso de Aperfeiçoamento em Aviação.

Dispondo dos mais modernos recursos em informática, as novas instalações possibilitam aulas totalmente interativas em multimídia, oferecendo treinadores eletrônicos em CD-Rom, onde o oficial aluno pode exercitar os conhecimentos teóricos adquiridos no curso.

O laboratório de eletrônica irá atender aos quase 500 alunos dos Cursos de Especialização e Aperfeiçoamento em Aviônica. É composto por um avançado sistema de recursos didáticos que engloba *hardware*, bancadas, instrumentos de medição, lições

teóricas e práticas e um *software* de gerenciamento de classe.

O novo laboratório permitirá, ainda, o desenvolvimento de atividades relacionadas à fibra ótica, passando por um treinador/simu-

lador de radar e de antena de microondas, que demonstra aos alunos os princípios de transmissão, propagação e recepção das ondas eletromagnéticas em variadas faixas de frequências. (Do *Nomar* 712, 31/08/01)

## NOVO PÍER EM ITAJAÍ

Foi inaugurado, em Itajaí (SC), o novo píer da Delegacia da Capitania dos Portos em Itajaí, com 41 metros de comprimento e facilidade de água, energia elétrica, telefone, além de rede de dados lógica. O píer permitirá a atracação dos navios distritais, quando em escala no porto daquela cidade. A cerimônia de inauguração foi presidida pelo Comandante do 5º Distrito Naval e contou com a presença do diretor de Obras Civis da Marinha e do prefeito de Itajaí.



O conjunto inaugurado possui um pátio de docagem contínuo à rampa com 12 metros de extensão e largura de 7,3 metros, com capacidade de docar lan-chas de até 10 toneladas, e também um guincho com capacidade de até 5 toneladas, responsável pelo içamento de embarcações.

Na inauguração, o Navio-Patrolha *Benevente* tornou-se o primeiro navio de guerra a atracar no píer. (Do *Nomar* nº 712, de 31/8/01)

## NOMEAÇÃO DE ALMIRANTES

Foram nomeados, por decreto presidencial de 23 de novembro, os seguintes almirantes, para os cargos indicados:

Almirante-de-Esquadra Airton Ronaldo Longo – Chefe do Estado-Maior da Armada (CEMA);

Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho – Comando de Operações Navais;

Vice-Almirante Miguel Angelo Davena – Comando do 2º Distrito Naval;

Vice-Almirante Sérgio Loesch Soares – Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada (Vice-CEMA);

Contra-Almirante (IM) Alexandrino Cervo Machado – Diretor de Contas da Marinha;

Contra-Almirante (EN) Ricardo Torga do Carmo – Diretor do Departamento de Ciência e Tecnologia do Ministério da Defesa;

Contra-Almirante Luiz Antonio Monclaro de Malafaia – Diretor de Obras Civis da Marinha;

Contra-Almirante (EN) Tiudorico Leite Barbosa – Assessor da EMGEPRON;

Contra-Almirante Francisco Luiz Gallo – Comando Naval da Amazônia Ocidental;

Contra-Almirante Paulo Cesar Dias de Lima – Secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM). (Bono nº 762 de 26/11/2001)

## POSSE DO CHEFE DO ESTADO-MAIOR DA ARMADA

O Almirante-de-Esquadra Luiz Fernando Portella Peixoto assumiu, em 17 de julho de 2001, o cargo de Chefe do Estado-Maior da Armada, em substituição ao Almirante-de-Esquadra José Alberto Accioly Fragelli. Por ocasião da transmissão do cargo, o Almirante Fragelli assim se pronunciou:

“Passo neste momento o cargo de chefe do Estado-Maior da Armada, que, por uma fortuna do destino, o faço ao meu colega de turma e amigo desde os bancos escolares do 1º ano primário, o Almirante-de-Esquadra Luiz Fernando Portella Peixoto. Sua assunção ao mais alto cargo a ser exercido por um oficial da ativa é uma garantia de um contínuo sucesso para os estudos e trabalhos aqui realizados.

Hoje, ao deixar o cargo de Chefe do Estado-Maior da Armada, despeço-me também do Serviço Ativo da Marinha. Quando ingressei no Colégio Naval, em 15 de março de 1954, não poderia imaginar que viveria intensamente nos 47 anos e 4 meses seguintes, numa das mais belas instituições deste país. Foi, realmente, uma longa estrada, nem sempre suave, mas repleta de aventuras, tensões, dificuldades e, por que não, de vitórias.

Servi uma grande parte da minha vida embarcado, comandeï navios, servi em estados-maiores, em diretorias e escolas. Tive ocasiões de intensas preocupações e angústias, como também sentimentos grandes de alegria e satisfação. Hoje, como num passe de mágica, na minha memória só permanecem os momentos bons, que na realidade foram a grande maioria.

A nossa instituição possui característica muito peculiar, própria só dela, regida pela impessoalidade, onde todos formamos uma equipe indivisível, uns dependendo dos outros, cujo maior exemplo é a razão de ser de nossa existência, o navio, onde o

comandante é refém de todos os seus tripulantes, desde o simples marinheiro que garante lá embaixo na praça de máquinas a válvula garganta, permitindo com a sua destreza auxiliar o comandante a fazer uma boa manobra, até o imediato que prepara o navio para o mar.

Hoje para mim é um dia único, pois chego ao meu último porto, para onde naveguei sempre liderado ou acompanhado da melhor gente que conheci. Meu pavilhão que hoje é arriado definitivamente, simbolicamente representa as muitas flâmulas de comando e pavilhões em cuja sombra sempre estive protegido. Por tudo isso hoje é um dia de graças, feito especialmente para agradecer.

Primeiro a Deus, que me inspirou para ingressar na Marinha e foi meu timoneiro e companheiro em todas as travessias.

Depois a Nossa Senhora dos Navegantes, que me guiou, especialmente nas tormentas que muitas vezes encontrei pela minha proa.

Aos meus comandantes, que sempre foram meus guias, ensinando-me o caminho do bem e da eficiência. Entre eles destaco o meu atual e último comandante, Almirante-de-Esquadra Sérgio Chagasteles, que foi mais do que isso tudo, foi meu líder, meu amigo e meu irmão de sentimentos.

Agradeço a todos oficiais com que tive o privilégio de servir e na pessoa do meu atual imediato, Vice-Almirante Miguel Ângelo Davena, dos meus subchefes Almirantes Correia, Prado Maia e Wiemer e Capitão-de-Mar-e-Guerra Casaes, como também do meu chefe de Gabinete Capitão-de-Fragata Nazareth, meu assistente Capitão-de-Corveta (IM) Vinícius e ajudante-de-ordens Capitão-Tenente (T) Márcia, homenageio esta plêiade de oficiais que formam a escol da Marinha, retos nas suas missões e marinheiros por excelência.

De uma forma toda especial, quero agradecer a todas as praças com quem tive a honra de servir, homens modestos, simples e dedicados, mas extremamente competentes em suas tarefas. Tê-los sob minhas ordens foi sempre motivo de orgulho, por se tratar do que há de melhor na gente brasileira.

Agradeço também aos meus pares do Almirantado, onde em equipe sempre procuramos trabalhar com harmonia para o bem da nossa Marinha.

Agradeço aos nossos queridos Exército e Força Aérea, companheiros que sempre foram da nossa instituição e que nunca me faltaram quando deles precisei.

Agradeço ao nosso Ministro da Defesa, Dr. Geraldo Magela da Cruz Quintão, e ao nosso comandante-em-chefe, o Presidente Fernando Henrique Cardoso, que ainda ao apagar das luzes me confiaram mais uma missão para servir a Pátria em terras estrangeiras.

E meu último agradecimento guardei para duas pessoas muito especiais. Em nenhuma das muitas ordens de serviço que fiz citei seus nomes, pois preferi reservá-los para a derradeira. São a minha mãe Maria Teresa, hoje com quase 90 anos, que sempre me orientou, e para minha esposa Maria Beatriz, com quem sou casado há 39 anos e que sempre foi meu porto seguro, me amparando e inspirando, ajudando-me a ser o que sou e a alcançar o que alcancei, além de me premiar com meus três filhos, que sempre foram motivo de minha alegria.

Por fim, despeço-me hoje da minha amada Marinha, dispo-me externamente dos uniformes azuis e brancos que com grande orgulho sempre enverguei, mas o meu coração estará sempre revestido com eles.

Sou hoje um homem livre de certas obrigações, afastado que sou desta grande paixão, mas resta-me como consolo ter procurado conduzir minha vida profissional e minha carreira de tal forma que, à semelhança de São Paulo, posso dizer que com-

bati o bom combate, encerrei a minha luta, mas mantive a minha fé.

Que a Santíssima Trindade, evocada sempre ao toque do meio-dia dos nossos navios para afastar o maligno do cesto das gáveas, proteja sempre a nossa querida Marinha."

### *Posse do novo CEMA*

Ao assumir o cargo, o Almirante Peixoto assim se expressou:

"Muito honrado com a confiança do Comandante da Marinha, volto ao EMA para exercer a sua chefia, com o mesmo entusiasmo de quase 12 anos atrás, quando aqui cheguei para assumir o meu primeiro cargo como almirante.

Desde então passei a melhor entender o importante papel desse órgão de direção geral na estrutura organizacional da Marinha, realizando um admirável trabalho de coordenação dos demais setores, elaborando políticas e diretrizes de alto nível e, principalmente, priorizando os programas e projetos de investimento e de custeio que sustentam as atividades de toda a Marinha.

Entre tais programas desejo destacar o Programa de Reaparelhamento da Marinha, recentemente revisado e que permitirá ao Comandante da Marinha apresentar ao Ministro da Defesa as reais necessidades de meios para que se tenha, a médio prazo, as forças navais, aeronavais e de fuzileiros navais perfeitamente capacitadas a executar as tarefas impostas ao Poder Naval e previstas no Plano Estratégico da Marinha, este já incorporando diretrizes contidas na Estratégia Militar de Defesa, formulada pelo Ministério da Defesa.

Ao mesmo tempo, a nova estrutura militar do País obrigou a revisão de outros documentos de ordem estratégica, esperando poder concluí-los ainda dentro do meu período de chefia do EMA, contando com a inestimável colaboração dos ODS e de todos os meus subordinados.

Nos casos dos estudos e trabalhos, envolvendo a participação dos estados-maiores das demais forças e do próprio Estado-Maior da Defesa, procurarei manter o mais elevado nível de entendimento com os seus chefes, para o encontro de soluções simples, objetivas e do comum interesse.

Enfim, seguirei o magnífico trabalho do meu antecessor, permitindo que o Comandante da Marinha continue a ter no EMA uma valiosa e criteriosa assessoria para melhor conduzir a Marinha.

Agradeço a significativa e gratificante presença dos amigos, particularmente vindos de Bahia, São Paulo e Rio de Janeiro, dos colegas da Turma "Dedo", dos meus ex-comandantes, dos adidos navais e de defesa, dos senhores generais, brigadeiros e almirantes, das autoridades militares e ci-

vis, da minha mulher e família e, em especial, do Exmo. Sr. Ministro da Defesa Dr. Geraldo Quintão, dos ex-Ministros Almirante-de-Esquadra Ivan da Silveira Serpa e Jarbas Passarinho, dos ministros do Superior Tribunal Militar e dos senhores embaixadores.

A todos manifesto a minha alegria em tê-los abrilhantando esta tradicional cerimônia, presidida pelo prezado Almirante-de-Esquadra Sérgio Chagasteles, Comandante da Marinha, que terá do seu CEMA o apoio sincero, leal e amigo.

Por fim, ao estimado amigo e colega de turma, Almirante-de-Esquadra Fragelli, expresse o sincero desejo de que seja muito feliz no importante cargo que irá exercer junto à ONU, onde a sua grande cultura profissional lhe dará plenas condições para representar muito bem o nosso país."

## PROMOÇÕES DE ALMIRANTES

Foram promovidos, por decreto presidencial de 23 de novembro de 2001, contando antiguidade a partir de 25 de novembro de 2001, os seguintes oficiais do Corpo da Armada:

Ao posto de Almirante-de-Esquadra, o Vice-Almirante Rayder Alencar da Silveira.

Ao posto de Vice-Almirante, o Contra-Almirante Álvaro Luiz Pinto.

Ao posto de Contra-Almirante, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Eduardo Monteiro Lopes. (Bono nº 762 de 26/11/2001)

## ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

Tomaram posse nos cargos e nas datas ao lado de seus nomes mencionadas os seguintes almirantes:

Comandante do Segundo Distrito Naval, o Vice-Almirante Miguel Angelo Davena, dia 6 de dezembro;

Diretor-Geral do Pessoal da Marinha, o Almirante-de-Esquadra Rayder Alencar da Silveira, dia 14 de dezembro;

Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação, o Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, dia 20 de dezembro.

## COLÉGIO MILITAR VISITA A ESTAÇÃO-RÁDIO DO RIO DE JANEIRO

Em complementação às atividades do Colégio Militar do Rio de Janeiro, cerca de 40 alunos daquele estabelecimento visitaram a Estação Rádio da Marinha no Rio de Janeiro (ERMRJ).

A turma, acompanhada por oficiais do Exército e da Marinha, assistiu a palestras sobre os principais serviços executados na ERMRJ, após o que os alunos percorreram suas instalações.

A visita contribuiu para despertar o interesse desses adolescentes pelas atividades navais e possibilitou conhecer a im-

portância daquela Estação-Rádio para a Marinha do Brasil. (Do *Nomar* nº 711, de 31/7/01)

## MELHORIA NO APOIO A NAVIOS NA AMAZÔNIA

O Dique Flutuante *Almirante Jerônimo Gonçalves*, transferido em 12 de outubro da Base Naval de Val-de-Cães (BNVC) para a Estação Naval do Rio Negro (ENRN), docou com pleno êxito, em 17 de outubro, o Navio de Assistência Hospitalar *Carlos Chagas* para reparos nas obras vivas, empregando a equipe da ENRN, supervisio-

nada pela equipe da BNVC. Tais serviços, que antes demandavam o deslocamento dos navios para Belém com altos custos, são o resultado dos esforços de revitalização da capacidade industrial da Marinha em Manaus e do estreitamento do relacionamento entre os dois órgãos de apoio. (*Bono* 694/2001)

## BASE DE VAL-DE-CÃES FAZ PRIMEIRA DOCAGEM NO AFONSO PENA

A Base Naval de Val-de-Cães (BNVC), em Belém (PA), executou a primeira operação de docagem no Dique Flutuante Afonso Pena, após sua transferência do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) para o Comando do 4º DN. Foram docados o Navio Hidrográfico *Argus* e a Chata de Óleo Combustível *Mestre Ceará*, embarcação utilizada pela BNVC para o abastecimento de seus clientes. Ao final da opera-



ção, ficou patente a integração desse novo meio ao ambiente do Comando do 4º DN e ao Complexo Naval de Val-de-Cães, onde, no ano de 2000, foram docados 29 navios.

O *Afonso Pena* substituiu o Dique Flutuante *Jerônimo Gonçalves*, que será enviado para a Estação Naval do Rio Negro (ENRN), em Manaus, após passar por um período de manutenção. (Do *Nomar* nº 711, de 31/7/01)

## CENTRO CULTURAL DO MOVIMENTO ESCOTEIRO

A Diretoria de Portos e Costas concedeu, em 30 de agosto de 2001, permissão para uso das suas instalações da Rua Primeiro de Março nº 110-112, Centro, Rio de

Janeiro, para funcionamento do Centro Cultural do Movimento Escoteiro. O imóvel possui área disponível de 650m<sup>2</sup> e abrigará, além do Centro Cultural, o Museu do

Escoteiro e a Coordenadoria do Escotismo do Mar.

As entidades que se instalaram no Centro Cultural do Movimento Escoteiro estão sob a direção do Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref<sup>o</sup>) Carlos Borba que, ao ver concretizada a cessão da área pela Marinha, disse que "o evento se constitui em mais uma demonstração concreta do tradicional apoio da Marinha ao Movimento Escoteiro".

Borba falou mais uma vez da visão que os chefes militares têm do movimento escoteiro:

"À semelhança do que percebera o General inglês Baden Powell ao início do sé-

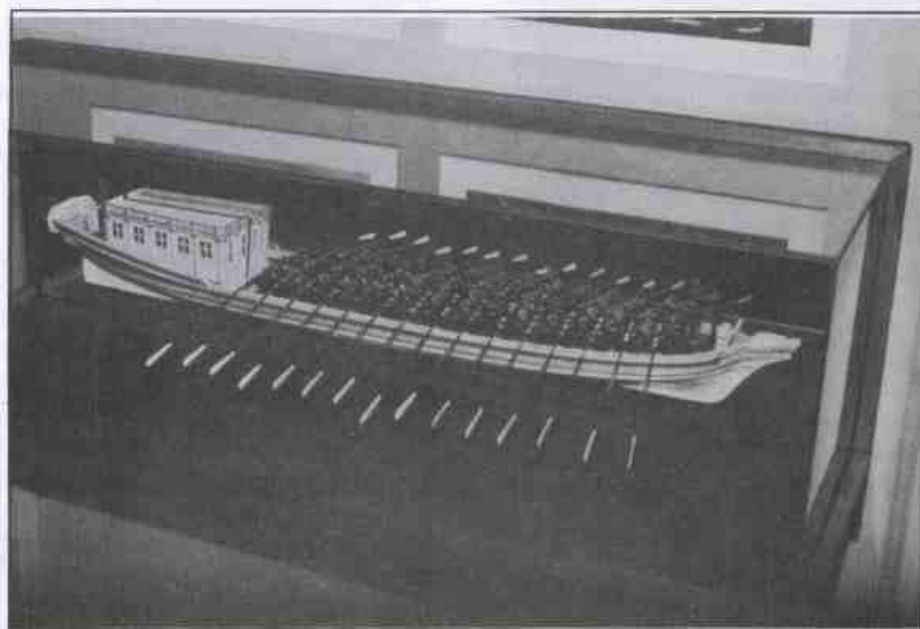
culo XX, os chefes militares têm plena consciência da necessidade de se oferecer aos jovens a oportunidade de se tornarem úteis à comunidade. O general, herói consagrado no seu país, ao criar o escotismo, afirmava peremptoriamente não estar preocupado em militarizar os escoteiros, e sim levá-los a aceitar, voluntariamente, um código de ética e de preocupação para com o próximo pois assim iriam contribuir para a formação de uma sociedade bem estruturada, justa de idéias e fraterna. É nessa ordem que as Forças Armadas apóiam o Movimento Escoteiro."

## MODELO DA GALEOTA REAL

Encontra-se exposto no Espaço Cultural da Marinha, no Rio de Janeiro, desde março de 2001, o modelo da Galeota Real, construído no ano anterior, a pedido do Serviço de Documentação. Seu autor é Carlos Abrantes Leitão, marítimo, capitão amador, instrutor de vela e modelista naval há cerca de 20 anos, com premiações pelos modelos do Rebocador de Alto-Mar *Tridente*, Navio-Escola *Guanabara* e HMS *Beagle*, no V, VI e VII Salões de Modelismo do Clube Naval (1998 a 2000).

Segundo o construtor, as preocupações com a fidelidade histórica do modelo da Galeota, que levou três meses para ser feito, foram desde a composição da tripulação dos algarves, no sentido de observar se haviam elementos de várias raças, até as cores utilizadas nos uniformes originais, passando pela riqueza dos adornos que formam o conjunto.

Todas as cores do navio original foram reproduzidas no modelo, procurando-se a maior proximidade possível dos tons. Na



Galeota original, a tripulação era composta de 60 elementos, distribuídos em 15 remos a boreste e 15 a bombordo. Foi utilizada, na construção da maquete, a técnica de se executar somente um bordo do navio – no caso

o de boreste – e colocar um espelho, provocando um reflexo do outro bordo – o de bombordo. Assim, obteve-se o efeito desejado, com um modelo mais leve e que manteve a qualidade da informação histórica.

## A SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO NA AMAZÔNIA

Foi realizada, no dia 8 de junho de 2001, no auditório da Federação das Indústrias do Estado do Pará (Fiepa), em Belém, a cerimônia de abertura do Programa "A Segurança da Navegação na Amazônia – 2001". O evento contou com a presença do comandante do 4º Distrito Naval e de autoridades do Executivo, do Legislativo e do Judiciário sediadas no Pará. O programa foi desenvolvido até 7 de dezembro deste ano e consistiu de cinco projetos:

– Projeto "Educando para preservar a vida": Desenvolvido por meio de palestras sobre a segurança da navegação e prevenção da poluição do meio hídrico, junto às comunidades ligadas ao meio fluvial. Foram, também, distribuídos cartazes e folhetos, a fim de transmitir à população os aspectos e conhecimentos básicos diretamente relacionados com a segurança da navegação.

– Projeto "Educando o pequeno navegante": Seu propósito primordial foi o esclarecimento dos jovens navegantes quanto aos aspectos relativos à segurança da navegação fluvial. Há um número elevado de embarcações cujos condutores não são sequer habilitados e, na maioria dos casos, nem a própria embarcação possui registro. A maneira encontrada para regularizar essa situação foi a substituição das sanções legais, aplicáveis, nesses casos, pela participação em palestras sobre segurança da navegação.

– Projeto "Pequeno Inspetor Naval": Trabalhando junto ao público jovem, esse projeto consistiu em palestras promovidas em escolas, seguidas por concursos de redação. Os concursos selecionaram os me-

lhores trabalhos, nas categorias masculino e feminino, cujos autores puderam acompanhar os militares da Capitania a bordo de suas embarcações, na execução de atividades de inspeção naval, pelos rios da região.

– Projeto "Segurança da Navegação Comercial": Um projeto diretamente voltado para empresas que atuam na região, mediante adesão. O propósito, como nos demais projetos, foi o de educar por meio de palestras, nas quais a Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPA-OR) abordou a segurança da navegação. Em seguida, foram vistoriadas as embarcações dessas empresas e indicadas as deficiências a serem sanadas, em prazos estipulados pela Capitania. Ao final de cada ano, serão premiadas as empresas mais pontuadas quanto aos aspectos envolvendo a segurança da navegação, nas modalidades transporte de passageiros, transporte de cargas e atividade pesqueira, recebendo uma placa representativa, registrando o mérito por elas alcançado.

– Projeto "Educando para evitar sofrimento": Esse projeto tratou da ocorrência de escarpelamento, provocado pela existência de embarcações que circulam pela região, sem as devidas proteções em seus eixos, possibilitando que neles sejam presos os cabelos dos passageiros, provocando, dessa forma, lesões nos seus couros cabeludos. Por essa razão, a CPAOR ministrou palestras para os jovens das comunidades e em escolas de Belém e do interior do Estado do Pará, de modo que eles conscientizem seus parentes sobre a importância de cobrir os eixos de suas embarcações. Em paralelo,

a CPAOR apreendeu as embarcações que estiveram trafegando com seus eixos descobertos, forneceu madeira, prego, martelo e serrote para que os seus proprietários construam proteções para as partes móveis dos motores e eixos.

A campanha empregou como símbolos um menino e seu cachorro, que vivenciaram diversas situações da navegação na região e usaram o lema "Cuide de você e de quem você ama", além das frases "Segurança da navegação, somos todos responsáveis", "Segurança da navegação, um direito de todos" e "Navegar é preciso, mas com segurança". (Do *Nomar* nº 711, de 31/7/01)



## NAVIO OCEANOGRÁFICO ANTARES REALIZA COMISSÃO PIRATA IV



O Projeto PIRATA (sigla, em inglês, para Pesquisa Piloto com Rede de Bóias Fixas no Atlântico Tropical) foi concebido cientificamente e implementado por meio de cooperação internacional, reunindo contri-



buições da Marinha e de instituições de pesquisa do Brasil, Estados Unidos da América e França. Tem como propósito o

estudo das interações entre o oceano e a atmosfera, relevantes para o entendimento das variações climáticas nas regiões sob influência do Atlântico Tropical, propiciando dados necessários à melhoria das previsões climáticas naquelas regiões e, em particular, para o nordeste brasileiro, região sujeita a grandes secas.

Entre 30 de março e 19 de maio, o *Antares* realizou a comissão Pirata IV, agregando importante contribuição para a manutenção da operação do sistema

de bóias Atlas (que constitui a rede de coleta de dados do Projeto Pirata) ao efetuar cinco recolhimentos e seis lançamentos das referidas bóias, tendo atingido a profundidade máxima de fundeio de 5.854 metros.

Em mais essa comissão, o Navio Oceanográfico *Antares* teve a oportunidade de comprovar sua capacidade marinheira e técnica perante a comunidade científica internacional. (Do *Nomar* nº 711, de 31/7/01)

## ALMOÇO EM HOMENAGEM AO PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Em almoço oferecido pelas Forças Armadas ao Presidente da República em 12 de dezembro no Clube Naval, o Comandante da Marinha proferiu o seguinte discurso:

“Uma vez mais nos reunimos para homenagear o nosso Comandante-em-Chefe. Nesta oportunidade, cabe à Marinha a honra maior de saudar o Senhor Presidente da República.

O sentido desta reunião vai muito além da força de uma tradição ou de um protocolo. Ela é uma oportunidade para as Forças Armadas reafirmarem ao Presidente a união e a solidariedade dos responsáveis pela defesa de nosso país.

Soldados, aviadores e marinheiros de todos os cantos do Brasil estão aqui representados por seus chefes, mostrando que, antes de tudo, este é um encontro de brasileiros que dedicam suas vidas para assegurar à Nação a capacidade defensiva e o poder dissuasório imprescindíveis à defesa de seus interesses.

A proximidade das festas de fim de ano nos torna propensos a reflexões, especialmente por estarmos concluindo o primeiro ano do século XXI, tantas vezes citado como um marco do futuro.

2001 nos deixa, por um lado, a esperança de vermos atenuados os graves problemas sociais que tanto afligem nosso povo, e o firme desejo de proporcionar melhores condições de vida às parcelas carentes da nossa sociedade. Sentimentos que brotam da vontade unânime desta grande Nação e da fé brasileira num futuro melhor, vontade e fé que se estampam no esforço determinado

do Governo na busca desse objetivo.

Por outro lado, esse início de futuro nos deixa, em termos de defesa e segurança, preocupações e perplexidades, reflexos de cenas inusitadas e chocantes em sua crueza, como as de 11 de setembro... Acontecimentos que reavivaram, claramente, um ensinamento já tantas vezes evidenciado

---

**Este é um encontro de  
brasileiros que dedicam  
suas vidas para assegurar à  
Nação a capacidade  
defensiva e o poder  
dissuasório imprescindíveis  
à defesa de seus interesses**

---

na História, de que, quando está em jogo a defesa dos interesses dos povos, não há limites para o emprego da violência.

Os fatos que afetaram a delicada estabilidade do mundo apenas retificam a milenar sabedoria dos estudiosos da arte da guerra, de que não devemos transigir com a segurança, vital para a sobrevivência dos Estados. Um alerta tantas vezes repetido por pensadores e estrategistas.

A verdade é que vivemos tempos em que conflitos de diversas naturezas tornam o ordenamento mundial incerto e ameaçador, onde predomina a dinâmica de disputas de poder e de mercado. Assistimos a novas interpretações do Direito Internacional e a novas conceituações de soberania, ditadas pelo círculo dos mais fortes, dos que têm o poder de impor suas vontades. E vamos testemunhando o agravamento de assimetrias entre os países ricos, emergentes e pobres, gerando dependências indesejáveis, injustas, e alargando distâncias nos campos da ciência, da economia e do comércio, entre outros.

Nesses tempos, Senhor Presidente, a segurança e a defesa continuam sendo de importância fundamental para a soberania e a sobrevivência dos Estados que se pretendem livres, respeitados. E cumpre-nos lembrar que segurança e defesa têm um preço: demandam recursos, atenção, vontade e, sobretudo, consciência. Não basta apenas o esforço, ainda que sobre-humano, de fazer o melhor possível com o que se tem: no século XXI, o distanciamento do estado da arte nos sistemas de combate deixará sem alternativas e sem qualquer chance os menos preparados, os tecnologicamente defasados.

Nós, militares, sabemos compreender que a realidade socioeconômica exige me-

didias severas, voltadas para a defesa da estabilidade econômica do país e para seu crescimento. Acompanhamos os esforços envidados pelo Governo nesse sentido. Deles somos partícipes. Deles fazemos questão de participar.

Mas como fiéis depositários da segurança e responsáveis maiores pela defesa do Brasil, acompanhamos com especial expectativa os esforços desenvolvidos por Vossa Excelência no sentido de assegurar às Forças as condições de corresponderem à elevada confiança que a sociedade brasileira deposita no estamento militar. Confiança que se reflete nas pesquisas de opinião periodicamente realizadas e que acreditamos não se dever ao acaso, pois o nosso povo, que demonstra cada vez mais interesse nos assuntos de defesa, conhece e acompanha o trabalho silencioso e abnegado do militar; sua vida modesta; os sacrifícios da sua família; seu espírito de colaboração e solidariedade; sua lealdade e retidão de conduta.

Os cidadãos comuns sabem da presença de nossos soldados, aviadores e marinheiros em todos os pontos do território, garantindo fronteiras, terrestres, e marítimas, cuidando de nosso espaço aéreo, exercendo, enfim, soberania. Juntos, levam com alegria e vibração a presença e o apoio do Estado aos geograficamente isolados, aos desassistidos, aos que vêem nos brasileiros de farda sua única esperança.

E essa confiança não se abala, Senhor Presidente, nem com os costumeiros ataques de alguns poucos setores da sociedade que, despojados de compromissos maiores com a verdade e movidos por motivações outras, investem periodicamente contra as Forças, tentando forjar imagens e casos, insistindo em atribuir-lhes postu-

---

### **Quando está em jogo a defesa dos interesses dos povos, não há limites para o emprego da violência**

---

ras que não correspondem absolutamente ao militar brasileiro do século XXI. Esses setores não percebem que nós caminhamos em sintonia com a sociedade brasileira, e que as relações civis-militares neste país estão ascendendo a patamares talvez inéditos na história da República. Uma conquista que haverá de trazer frutos para o sistema nacional de defesa como um todo. Estamos confiantes, Senhor Presidente, de que nossa geração será capaz de legar à vindoura uma estrutura militar que seja compatível com as aspirações desta Nação e que assegure um país sobera-

---

---

**No século XXI, o  
distanciamento do estado da  
arte nos sistemas de combate  
deixará sem alternativas e sem  
qualquer chance os menos  
preparados, os  
tecnologicamente defasados**

---

---

no, respeitado, digno do destaque e da presença afirmativa que lhe cabe no cenário internacional.

Concluindo esta homenagem ao nosso Comandante-em-Chefe, os soldados, aviadores e marinheiros aqui representados se unem na saudação a Vossa Excelência, reafirmando uma vez mais a postura de lealdade e respeito das Forças Armadas.

Com a aproximação das celebrações de fim de ano, aproveitamos também a ocasião para desejar a Vossa Excelência e Família um bom final de 2001 e um 2002 de muitas felicidades."

### **ILHA DA TRINDADE – INSTALAÇÃO DE TELEFONE**

Foi realizada, em 10 de dezembro de 2001, a primeira ligação telefônica da Ilha da Trindade para o continente, por meio de telefone público.

A comunicação foi feita via satélite, sendo o sistema alimentado por baterias e energia solar.

A tripulação do Destacamento do Posto Oceanográfico da Ilha da Trindade (POIT) conta, a partir de agora, com este novo recurso para comunicação com seus familiares. (BONO nº 793)

### **NOc ANTARES RESGATA EMBARCAÇÃO EMBORCADA**

No último mês de junho, quando em travessia entre o Rio de Janeiro e Recife, o Navio Oceanográfico (Noc) "Antares" recebeu uma mensagem do Comando do 2ºDN, informando do avistamento, por navio mercante, de uma embarcação emborcada, aparentando ser uma balsa salva-vidas, nas proximidades do Banco Rodger, ao largo do litoral da Bahia.

O navio realizou busca, empregando o método de quadrado crescente com 2 milhas de perna inicial. Em pouco tempo, a embarcação foi localizada.



Tratava-se de uma baleeira com 10 metros de comprimento e 4 de boca, sem leme, apresentando excesso de incrustações e avaria no costado s bombordo.

Verificou-se a inexistência de náufragos. Por oferecer perigo à navegação, a embar-

cação foi retirada da água, sendo entregue à Capitania dos Portos de Pernambuco, em Recife, por ocasião da atracação.

O "Antares", mais uma vez, mostrou a versatilidade de seu emprego. (Nomar nº 714 de 30/10/01)

## IPqM ENTREGA O SISTEMA LABSOM

O Sistema Labsom – Laboratório de Som –, projetado e desenvolvido pelo Instituto de Pesquisas de Marinha (IPqM), foi prontificado. Assim, o Centro de Instrução e Adestramento Almirante Átila Monteiro Aché (CIAMA) passou a contar com um moderno e sofisticado recurso de instrução na formação e capacitação de oficiais e praças submarinistas.

O Sistema Labsom é composto por três subsistemas:

– SDRS – *Sistema de Digitalização de Registros Sonar*, que possibilita a

digitalização de sinais analógicos pré-gravados para posterior montagem de CD de treinamento e teste;

– SIARS – *Sistema de Análise de Registros Sonar*, que possibilita a análise auditiva de assinaturas acústicas, emissão de relatórios de análise e atualização do banco de dados de sinais; e

– SITOS – *Sistema de Treinamento de Operador Sonar*, que possibilita o treinamento de operadores sonar, e, também, a realização de testes de avaliação. (Do Nomar nº 711, de 31/7/01)

## AUTORIDADES DA NAMÍBIA VISITAM NAVIOS FABRICADOS NO BRASIL

O Navio-Patrolha *Grajaú*, subordinado ao Comando do 4º Distrito Naval, visitou o Rio de Janeiro, para participar da exposição internacional "Latin America Defentech – LAD 2001".

Na ocasião, a Marinha apresentou, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), os seguintes navios: Navio-Patrolha *Grajaú*, Fragata *Liberal* e Submari-



no *Timbira*. O *Grajaú* realizou, ainda, uma breve saída, tendo a bordo o Vice-Ministro da Defesa da Namíbia e o Comandante da Ala Naval daquele país, para uma demonstração do nível de operacionalidade dos navios construídos pela Marinha no País. (Do Nomar nº 711, de 31/7/01)



## I CONFERÊNCIA DE COMANDANTES DE CORPOS DE FUZILEIROS NAVAIS DAS AMÉRICAS



Com a presença do Almirante-de-Esquadra (FN) Carlos Augusto Costa, Comandante-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais, foi realizada, de 16 a 19 de julho, na cidade de Guayaquil, no Equador, a I Conferência de Comandantes de Corpos de Fuzileiros Navais das Américas. A finalidade do evento foi promover um fórum de debates com intercâmbios de idéias e conhecimentos relativos à condução de operações de fuzileiros navais, enfocando os desafios do século XXI.

O evento reuniu líderes militares de 16 países: Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Es-

tados Unidos da América, Equador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicarágua, Paraguai, Peru, Uruguai e Venezuela.

Diversas atividades foram desenvolvidas durante a conferência, dentre as quais se destacaram as apresentações realizadas pelos comandantes, que abordaram, entre outros assuntos, a organização, a missão, a localização de suas unidades, o material empregado e as principais atividades desenvolvidas pelos respectivos Corpos de Fuzileiros Navais / Infantaria de Marinha.

## IALA REÚNE CONSELHO NO RIO

Foi realizada no Rio de Janeiro, no período de 11 a 15 de junho, a XXVI Sessão do Conselho da International Association of Marine Aid to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA). O evento, coordenado pela Diretoria de Hidrografia e Navega-

ção (DHN), reuniu representantes do Japão, Estados Unidos, Austrália, Holanda, Finlândia, Espanha, Alemanha, Noruega, China, França, Inglaterra, Canadá, Chile, Irlanda, Arábia Saudita, África do Sul e Índia, países que, juntamente com o Brasil,

constituem o Conselho daquela Associação, que, pela primeira vez em 45 anos de existência, reuniu seu Conselho na América Latina.

## O BRASIL NA IALA

O Decreto nº 50.962, de 17 de julho de 1961, autorizou o Ministério das Relações Exteriores a promover a adesão da DNH à IALA, com a finalidade de realizar, em âmbito internacional, o intercâmbio de assuntos relacionados com a sinalização náutica. Por delegação de competência, o comandante do Centro de Sinalização Náutica e Reparos Almirante Moraes Rego é quem representa a DNH nas reuniões da IALA.

O Brasil passou a ter assento no Conselho daquela entidade em junho de 1998, quando foi eleito durante a Assembléia Geral realizada em Hamburgo, Alemanha. A duração do mandato do Conselho da IALA é de quatro anos. A eleição dos 18 novos conselheiros será efetuada na próxima Assembléia Geral, que será realizada em Sydney e Cairns, na Austrália, em maio de 2002.

A presença do Brasil no Conselho da Associação tem permitido que o País defenda suas posições no que tange à sinalização náutica em âmbito mundial e que acompanhe a evolução e o emprego de novos equipamentos e tecnologias neste campo, com vistas à escolha dos mais apropriados à nossa realidade. (Do *Nomar* 712, de 31/8/01)

## EXPOSIÇÃO "FILATELIA ESCOTEIRA"

Foi inaugurada, em 27 de setembro de 2001, no Centro Cultural do Movimento Escoteiro, no Rio de Janeiro, a exposição "Filatelia Escoteira", com selos que mos-

tram a atividade escoteira em vários países do mundo, em diferentes épocas.

O evento foi organizado pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secre-

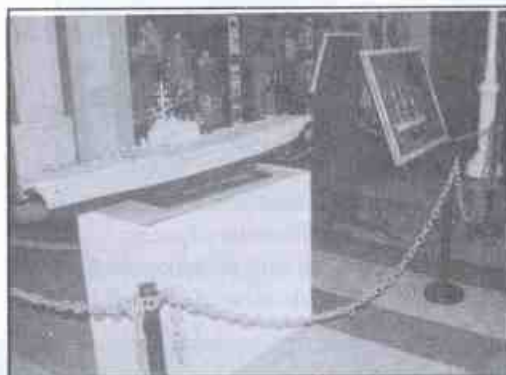


taria Municipal das Culturas e Centro Cultural do Movimento Escoteiro, com o patrocínio de empresas oficiais e privadas. Estiveram presentes à inauguração

da mostra várias autoridades e grande número de escoteiros. Sob o patrocínio dos Correios, foi editado o cartão postal abaixo mostrado.

## MARINHA REALIZA EXPOSIÇÃO EM SHOPPING DO RIO

No período de 6 a 16 de setembro, em comemoração à Semana da Pátria, a MB realizou uma exposição no Nova América Outlet Shopping, no Rio de Janeiro. Aproximadamente 100 mil pessoas visitaram a exposição.



O evento, que foi realizado pelo segundo ano consecutivo, permitiu a população conhecer o trabalho desenvolvido pela MB nas suas diferentes áreas de atuação.

Como novidade para o público infantil, foram montadas uma "pista de obstáculos" e um "muro de escalada".



Os estandes foram montados no interior do Shopping, que estava completamente decorado com motivos marinhos, levando informações sobre como ingressar na Marinha, construção naval, pesquisa e desenvolvimento de novas tecnologias e sobre o Setor Operativo, tanto da Esquadra como dos Fuzileiros Navais. Na parte cultural, houve exposição de marinhas, de miniaturas militares, do Museu do CFN e do Serviço de Documentação da Marinha,



todas apresentando fatos notórios da História Naval.

Na parte externa do Shopping, um grande mostruário com material operativo da Esquadra e dos Fuzileiros Navais foi montado. Nessa área, o público pôde conhecer de perto alguns dos armamentos e modelos de munição utilizados pela Marinha. Foram expostas viaturas militares, com destaque para o Carro Lagarta Anfíbio (CLAnf) e para o recém adquirido Carro de Combate SK-105A2S, permitindo ao público travar contato direto com alguns equipamentos militares.

O evento mais concorrido foi a apresentação da Banda Sinfônica do CFN, que, com seu repertório eclético, conseguiu empolgar três mil pessoas num grande espetáculo montado no estacionamento do Shopping. Ao término da apresentação, o público cantou de pé a canção "Cisne Branco" e o "Hino Nacional Brasileiro".



## V MOSTRA PUC - RIO

A Marinha do Brasil participou, entre os dias 21 e 24 de agosto, no Campus Universitário da Pontifícia Universidade Católica (PUC), no Rio de Janeiro, da V Mostra PUC-Rio. O tema da Mostra foi: "O Prazer de Trabalhar: Mito ou Realidade?".



No estande da MB, foram montados quatro módulos expositivos: "Meteorologia e Cartografia"; "Como Ingressar na Marinha"; "Construção Naval"; e "Pesquisas e Projetos Desenvolvidos".

No dia da abertura, a apresentação da Banda de Música da Escola Naval entusiasmou o público presente.

Foi grande o número de visitantes no estande da MB, onde foram exibidos filmes institucionais, maquetes e painéis.

Segundo a empresa organizadora do evento, a Mostra recebeu mais de 80 mil visitantes, a maioria na faixa etária de ingresso no mercado de trabalho. (*Nomar* nº 714 de 30/10/2001)



## SEMINÁRIO DE MEDICINA PERICIAL E A MAGISTRATURA FEDERAL

Sob o patrocínio da Academia Brasileira de Medicina Militar, com o apoio da Escola de Magistratura Regional Federal, foi realizado, nos dias 28 e 29 de novembro deste ano, o Seminário de Medicina Pericial e a Magistratura Federal, com a direção do Foro da Seção Judiciária do Rio de Janeiro.

Foram proferidas as seguintes palestras, com os seus respectivos apresentadores:

- O portador do vírus HIV assintomático – permanecer em atividade ou passagem para reserva? – CF(Md) Régis Augusto Maia Frutuoso;
- As cardiopatias invalidantes para a atividade militar e as modificações trazidas

pela medicina moderna – Capitão(Méd) Francisco Carlos Guimarães Robbs;

- Os traumatismos como causa de incapacitação dos militares – CF(Md) Heitor José Cravo Guimarães;
- As Doenças Psiquiátricas e o militar do Ingresso e da Reforma – Prof. Adolfo Yhoirisch;
- A Nova portaria do Ministério da Defesa e a Mudança Quanto ao critério de invalidez dos portadores de Neoplasias – Capitão (Méd) Jan Emídio Justi;
- Os critérios físicos para o ingresso aos órgãos de formação militar e diferentes Laudos entre médicos civis e juntos militares de seleção – Major (Méd) Túlio Fonseca Chebli;

## SEMINÁRIO DE PROTEÇÃO AMBIENTAL APLICADA A NAVIOS

O Comando do 4º Distrito Naval realizou, no Auditório do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (CIABA), o I Seminário de Proteção Ambiental Aplicada a Navios.

O evento teve o patrocínio da Frota Nacional de Petroleiros (Transpetro-Fronape), do CIABA, da Fundação de Estudos do Mar (Femar) e da Empresa de Tecnologia e Proteção Ambiental (Ecosorb), sendo apoiado pela Diretoria de Portos e Costas (DPC). As finalidades desse seminário, que con-

tou com cerca de 230 participantes, foram: evidenciar as técnicas de prevenção, combate e controle das diferentes formas de poluição no Brasil e no mundo; divulgar procedimentos e informações atualizadas sobre a prevenção da poluição ambiental; discutir aspectos e tendências relacionados ao direito ambiental e apresentar a participação da Marinha do Brasil na prevenção da poluição ambiental de navios, plataformas e suas instalações de apoio. (Do *Nomar* 712, 31/8/01)

## SIMPÓSIO DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

O Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAAerM), da Diretoria de Aeronáutica da marinha, promoveu, no período de 6 a 9 de novembro o XVII Simpósio de Segurança da Aviação da Marinha. A iniciativa teve o pro-

pósito de estimular e desenvolver a mentalidade de segurança em todas as atividades que envolvam operações aéreas na Marinha do Brasil. O evento foi realizado no auditório da Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia e contou com a participa-

ção conferencistas de Marinhãs amigas e de profissionais ligados ao setor, seguido de debates.

### *Painéis apresentados*

Aberto pelo Chefe do SIPAAerM, foram apresentados e debatidos os seguintes temas:

- Considerações sobre o Emprego do Binômio Ala Aérea Embarcada X Força Naval Nucleada em NAe;
- Aspectos Psicológicos em Acidentes Aeronáuticos e Proposta de Ações Preventivas;
- A Implantação de uma Nova Atividade Operacional e a Segurança de Vôo
- Sistema de Segurança das Novas Aeronaves da Gama Eurocopter
- Aspectos de Segurança no Treinamento do Piloto de Caça;
- O Piloto e seu Estado Psicológico;

- Risco na Formação de Piloto de Combate;
- Gerenciamento de uma Ocorrência Aeronáutica na Aviação Civil;
- Segurança da Aviação de Asa Fixa Embarcada;
- Human Performance Aviators / Human Factors Council;
- Operational Risk Management (case study);
- Command Safety Climate / Command Excellence;
- Physiology Training for Naval Aviators;
- Cultura Organizacional (Estudo de Caso);
- Manutenção de Aeronaves Fatores de Formação, Planejamento e Estruturação;
- A Manutenção Curativa na Segurança de Vôo;
- Segurança em Asa Rotativa. (*Bono Especial* nº 695/01)

## FFE FAZ ADESTRAMENTO DE EVACUAÇÃO DE NÃO-COMBATENTES

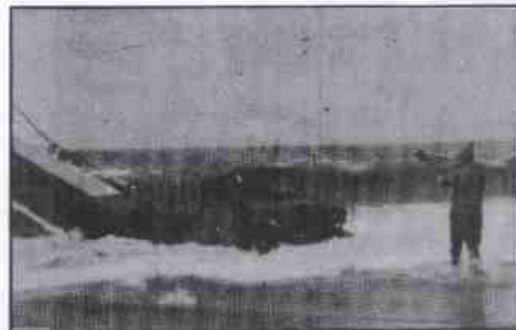
No período de 18 a 26 de agosto, a Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE), juntamente com meios da Força de Superfície e da Força Aeronaval, realizou adestramento de evacuação de não-combatentes (ENC) na região de Marataízes/Vila de Itapemirim, ES.

Foram simuladas situações semelhantes a operações reais, executadas por forças internacionais, e incluídos eventos si-

milares a fatos acompanhados por militares brasileiros que foram observados em países onde houve a intervenção da ONU.

Este tipo de operação, em face dos ditames do Direito Internacional, exige das tropas o desempenho de ações diversas das de combate, configurando a necessidade de adestramento e procedimentos específicos para o trato com populações civis.

Durante quatro dias de operação, a Diretoria de Saúde da Marinha e o Depósito de Fardamento da Marinha no Rio de Janeiro apoiaram o Comando da Divisão Anfibia na realização de uma Ação Cívico-Social (ACISO), quando foram efetuados 1.145 atendimentos médico-odontológicos, paralelamente ao reparo de uma escola e à doação de vestuário para as comunidades mais carentes. (Nomar 714 de 30/10/01)



## CAMPEONATO MUNDIAL DE PENTATLO MILITAR

O Primeiro-Sargento (FN-MO) Carlos Alberto Silva sagrou-se campeão individual geral no 42º Campeonato Mundial de Pentatlo Militar. Realizado em Arlon, na Bélgica, no período de 21 a 30 de agosto de 2001, o campeonato contou com a participação de 170 atletas que representaram 30 países. A equipe brasileira obteve o 2º lugar, ficando atrás da China, campeã por equipe. (NOTANF 3º trim./2001)



## DESEMPENHO NOTÁVEL NA NATAÇÃO

O Soldado (FN) Daniel de Amorim Lepesteur, do Centro de Instrução Almirante Sylvio Camargo, sagrou-se campeão nas provas de 50 metros nado borboleta, com o tempo de 27s22, 100 metros borboleta, com o tempo de 1m17 centésimos, 200 metros borboleta com a marca de 2m18s36 e nos 400 metros nado livre, com o tempo de 4m22s32,

todas válidas pelo Campeonato Estadual de Natação do Estado do Rio de Janeiro. As provas foram realizadas na piscina do Olaria Atlético Clube, nos dias 16 e 17 de outubro, e o Soldado (FN) Lepesteur foi considerado o atleta mais eficiente e de melhor índice técnico da competição, dentre, aproximadamente, 200 atletas. (Bono nº 685/2001)

## RESULTADOS ESPORTIVOS

– XVI Campeonato Brasileiro de Futebol das Forças Armadas – A equipe da Marinha sagrou-se campeã, ficando em 2º lugar o Exército e em 3º a Aeronáutica, no campeonato realizado entre 12 e 18 de novembro, na cidade do Rio de Janeiro.

– 3ª Etapa do III Campeonato Brasileiro de Orientação – O Suboficial – Fuzileiro Naval Paulo França Silva, servindo no 2º Batalhão de Infantaria sagrou-se Vice-Campeão na categoria H-40-A, ficando em 2º lugar no ranking deste

campeonato, dentre, aproximadamente, 600 atletas participantes.

– Campeonato de Pentatlo Militar na Marinha, na Área Rio – Resultado por equipe:

- 1º lugar – Esquadra – 15.884,1 pontos;
- 2º lugar – 1º Distrito Naval – 15.782,8 pontos;
- 3º lugar – Força de Fuzileiros da Esquadra – 15.110,9 pontos; e
- 4º lugar – Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais – 14.275,8 pontos.

– II Regata a Remo “Poder Marítimo” – Realizado a 1º de dezembro, na raia do CIAGA, a quarta e última etapa do I Circuito de Remo em Escalar do Rio de Janeiro. O evento foi composto de provas de remo em escalar masculino, feminino e veteranos, contando com a participação de várias unidades da Marinha: CGCFN, DSAM, DEN, CIAA, EN, CIAW, SDM, CIAGA e CN, de Clubes de Remo: Flamengo, Vasco, Botafogo, Guanabara, CR Piraquê, Clube Naval e também a empresa Petrobrás. Como atrações extras o CIAGA proporcionou aos visitantes a II Mostra de Artes do CIAGA, exposição de nautimodelismo e visita aos simuladores de navegação e máquinas. (Bono nº 768 de 28/11/2001)

– 11º Troféu Brasil de Triatlo – Foi realizado dia 25 de novembro, em Santos-SP, o 11º Troféu Brasil de Triatlo. O 2º SG-MR 86.3690.59 Gerardo P. Lima Filho (NT AlteGMotta) sagrou-se Campeão da 5ª Etapa do Troféu Brasil de Triatlo e Vice-Cam-

peão do Campeonato na categoria militar, dentre 600 atletas participantes.

– 4ª Etapa do VI Campeonato Paulista de Orientação – Realizado no dia 25 de novembro, em Jaú-SP. O SO-FN-IF 78.0821.61 Paulo França Silva (2º BtlInfFuzNav) sagrou-se Vice-Campeão na Categoria H-35-A, ficando em 1º lugar no ranking, e o 1º SG-FN-IF 81.0757.66 Alfredo Clodomiro Baumgardt (BtlNav) obteve o 4º lugar na Categoria H-21-A, ficando em 2º lugar no ranking do VI Campeonato Paulista de Orientação, dentre, aproximadamente, 400 atletas participantes.

– GRANPRIX de Natação Absoluto – Realizado no período de 23 a 25 de novembro, no Parque Aquático Júlio de Lamare (Maracanãzinho). O SD-FN 99.2156.67 Daniel de Amorim Lepesteur (CIASC) obteve os seguintes resultados, dentre, aproximadamente, 300 atletas participantes:

- 1º lugar 100m Borboleta – 1' 00" 17;
- 3º lugar 50m Borboleta – 27" 61;
- 4º lugar 200m Borboleta – 2' 17 "21;
- 5º lugar 400m Livre – 2' 24" 22.

– Campeonato Estadual Universitário – Realizado no dia 24 de novembro, no Parque Aquático Júlio de Lamare (Maracanãzinho). O SD-FN 99.2158.29 Eduardo Alves Ribeiro (CIASC) obteve os seguintes resultados, dentre, aproximadamente, 100 atletas participantes:

- 2º lugar 50m Livre – 25" 12;
- 2º lugar 50m Borboleta – 28" 22.

## CONQUISTAS DA AVIAÇÃO NAVAL

Pela primeira vez, duas aeronaves do 1º Esquadrão de Aviões de Interceptação e Ataque (EsqdVF-1) fizeram um deslocamento para uma base fora de São Pedro da Aldeia (RJ).

As aeronaves realizaram, no mês de maio, voo em escala para a Base Aérea de Santa

Maria, no Rio Grande do Sul, com os propósitos de manter a qualificação dos pilotos em voo IFR, reconhecer pontos de apoio em terra (alternativa para pouso, em operação com navio-aeródromo no sul do País) e estreitar os laços de amizade com os companheiros da Força Aérea Brasileira.

Na perrada de ida, as aeronaves foram recebidas, no ar, por um F-5 da Base Aérea de Canoas, sob a verração do Comando de Defesa Aeroespacial Brasileiro.

O sucesso desse deslocamento demonstrou a capacidade do Esquadrão VF-1 para prestar apoio de manutenção em aeródromos distantes de sua base. (Do *Nomar* nº 711, de 31/7/01)



### Aviador Naval

Após três anos e meio de intensivos treinamentos no exterior, o Capitão-Tenente (FN) Alexandre Vasconcelos Tonini completou sua formação como piloto de combate.

Na Argentina, realizou cursos voando no T-34C *Turbomenter* e no EMB-326 GB *Xavante*. Nos Estados Unidos da América, fez o curso avançado com o objetivo de re-



alizar pouso a bordo de navio-aeródromo. Seu primeiro enganche aconteceu a bordo do USS *Harry S. Truman*, no dia 19 de julho.

O oficial realizará, agora, um período de adaptação na aeronave A-4, no esquadrão UF-1, na Base Aeronaval de São Pedro da Aldeia (RJ). (*NOTANF* – 3º trim./2001)

### REABASTECIMENTO EM VÔO

Foi realizada, às 9h40 do dia 17 de outubro de 2001, a primeira missão de reabastecimento em vôo (REVO) efetuada pela aeronave AF-1<sup>a</sup> N-1012 com a aeronave KC-130,



da Força Aérea Brasileira. A missão ocorreu a 40 milhas ao sul de Cabo Frio (RJ), na altitude de 15.000 pés. (BONO 679, de 18/10/01)

## MÍSSEIS LANÇADOS PELA AVIAÇÃO EMBARCADA

A Diretoria Geral do Material da Marinha promoveu o lançamento, nos dias 6 e 7 de dezembro de 2001, de três mísseis ar-ar *SIDEWINDER* AIM-9H por aeronave AF-1A.

O evento ocorreu no Centro de Lançamento de Barreiras do Inferno, no Rio Grande do Norte, e contou com a participação e o apoio da Força Aérea Brasileira.

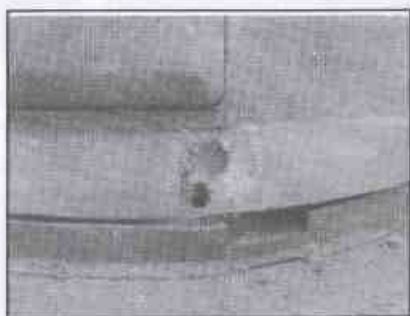
Os mísseis foram revitalizados por empresas nacionais sob fiscalização do Centro de Mísseis e Armas Submarinas da Marinha (CMASM) e supervisão da Diretoria de Sistemas de Armas da Marinha (DSAM). (BONO nº 793)

## PRIMEIRO LANÇAMENTO DO MÍSSIL ANTICARRO BILL

Foi realizado, no dia 26 de setembro de 2001, no Campo de Provas da Marambaia (RJ), o primeiro lançamento do míssil anticarro BILL (Bofors Infantry Light and Lethal).

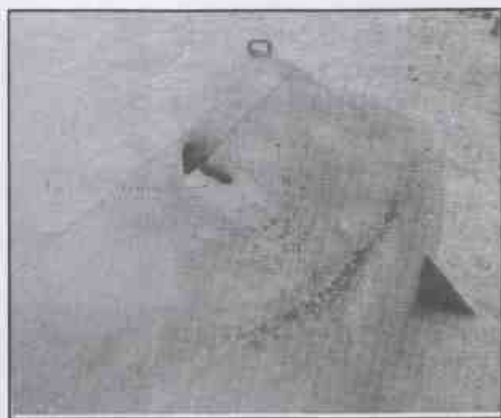
O exercício foi realizado sob a supervisão do Comando do Material de Fuzileiros Navais e de técnicos da empresa sueca Bofors, tendo início com um *briefing*, que abrangeu as ações a serem realizadas, características básicas do míssil e seu funcionamento.

Os dois disparos foram feitos sobre alvos distintos, sendo um localizado a 800 metros (torreta confeccionada pelo Centro



de Reparos e Suprimentos Especiais do CFN sobre uma carcaça de caminhão) e outro a 1.500 metros (carcaça de carro de combate cedida pelo Exército Brasileiro).

Após os impactos, foram constatadas a precisão e a eficácia oferecidas pelo MAC BILL, bem como o alto nível de adiestramento dos militares componentes dos Pelotões de Mísseis Anticarro dos Batalhões de Infantaria do CFN. (NOTANF - 3º trim./2001)



## OPERAÇÃO ADEREX-IV/01

O Grupo-Tarefa, subordinado ao Comandante da 1ª Divisão da Esquadra, Contra-Almirante Marcos Martins Torres, composto pelas Fragatas *Niterói* (F40), *Rademaker* (F49) e *União* (F45); pelo Contratorpedeiro *Pernambuco* (D30); pelas Corvetas *Inhaúma* (V30) e *Júlio de Noronha* (V32); pelo Submarino *Timbira* (S32); e pelo Navio Tanque *Almirante Gastão Motta* (G23), realizou a Comissão ADEREX-IV/01, no período de 11 a 20 de setembro.

Após a realização de exercícios na área marítima abrangida pelos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Espírito



Foram realizados, ainda, exercícios anti-submarino; de ações de superfície; de defesa anti-aérea; de guerra eletrônica; de apoio de fogo naval e tiro sobre alvo de superfície; e outros tipos de ações necessárias à prontificação das tripulações.

Durante a estadia no porto de Vitória, os navios ficaram abertos à visitação pública, tendo atingido um total de cerca de 39.000 visitantes entre as seis unidades visitadas em dois dias. (Nomar nº 714 de 30/10/01)



Santo, o GT atracou no dia 14 de setembro, no porto de Vitória, onde permaneceu até o dia 17 de setembro.

Durante a operação ADEREX-IV/01, foram realizados exercícios no mar, concernentes às tarefas básicas do Poder Naval, em um contexto que se aproximasse de ações reais.



## OPERAÇÃO ADERIB 2001

Realizou-se, no município de Santo Antônio do Itá, a Operação *Aderib-2001*. O ambiente da operação, muito diferente daquele encontrado na calha principal dos Rios Solimões e Amazonas, tendo em vista a extrema sinuosidade do Rio Itá, foi um desafio para a Força-Tarefa Ribeirinha (Fortarib), que, além das dificuldades naturais impostas pelo rio e pela floresta, deparou-se com um figurativo inimigo (Figin) utilizando embarcações regionais. Compondo o Figin e a Fortarib, participaram os Navios-Patrolha *Pedro Teixeira*, *Amapá* e *Parati*, três aeronaves UH-12, uma companhia do Grupamento de Fuzi-

leiros Navais de Manaus, um destacamento do Grupamento de Fuzileiros Navais de Belém e um destacamento da Companhia de Comunicações, além do Navio de Assistência Hospitalar *Oswaldo Cruz*.

A operação foi utilizada como um instrumento de divulgação dessa atividade, desenvolvida pela Marinha do Brasil nos rios da Amazônia, tendo sido filmada por uma equipe de reportagem da rede de televisão Amazonsat, devendo ser transformada em documentário, a ser veiculado sob a forma de seriado, no Canal Amazônia News. (Do *Nomar* nº 711, de 31/7/01)

## PROJETO "SOFTWARE LIVRE NA MB"

A Diretoria de Administração da Marinha (DADM) realizou um painel sobre "Software Livre na Marinha Brasil". O evento contou com a participação de representantes de 64 OM, além de representações do Comando da Aeronáutica, do Clube Naval, EMGEPRON, Dataprev e empresas fornecedoras de soluções de software livre.

Na ocasião, foi apresentado o projeto com qual a DadM pretende implementar a

tecnologia de software livre na MB. O uso de programas gratuitos e de código-fonte aberto, proporcionará sensível redução de custos em aquisição de software e na demanda por atualização de hardware, além de promover independência tecnológica quanto a sistemas operacionais e programas de apoio à informática administrativa. O projeto já foi iniciado, prevendo-se que, no máximo em 3 anos os produtos de software livre estejam padronizados para toda a MB.

Outras OM relataram suas experiências com o uso dessa tecnologia.

Maturidade, ampla rede de suporte e constante evolução credenciam a tecnologia de software livre como opção inevitável para o setor público, como já aconteceu na França, México, Itália e China. A MB, uma vez mais antecipa-se a este cenário, pesquisando e desenvolvendo soluções em informática que economizem recursos, sem degradar o desempenho e a segurança. (*Nomar* nº 713 de 20/9/01)



Vice-Almirante (IM) Oswald dirigindo-se aos participantes

## CONVÊNIO CONTRA A PESCA PREDATÓRIA

A Marinha, o Ibama e a Petrobras assinaram convênio cujo propósito é o de coibir a exploração ilegal e predatória da fauna e da flora subaquáticas, especialmente da pesca industrial de arrasto dentro das três milhas da linha da costa e nas águas interiores (grandes lagoas).

Para permitir o flagrante, a atuação no local e o confisco do pescado, agentes e fiscais do Ibama embarcarão nas

lanchas e helicópteros que realizarem a patrulha naval.

O convênio terá a duração de um ano e a Marinha irá passar ao Ibama e à Petrobras informações que lhes permitam identificar os responsáveis pelos danos ecológicos, inclusive os provocados por embarcações de bandeira estrangeira. A Petrobras fornecerá o combustível para essas operações. (Do *Nômar* nº 711, de 31/7/01)

## SOAMAR DE SANTA CATARINA – NOTÍCIAS

Tomou posse no dia 11 de junho de 2001 a nova Diretoria da Sociedade dos Amigos da Marinha de Santa Catarina. A Diretoria-Executiva para o biênio 2001/2003 tem como Presidente Heraldo Ribeiro Silva do Valle e como Presidente do Conselho Deliberativo Colombo Machado Salles.



A partir da esquerda, Comte. Aroldo Cordeiro Torres, Ronaldo Schara, Armando Gonzaga, ex-governador Colombo Salles, Heraldo Valle, Eleno Coelho, Pedro Veit e Sérgio Albuquerque.

O Comandante do 5º DN, Vice- Almirante Izidério Mendes de Almeida visitou a futura sede da SOAMAR-SC.

Em 23 de março a Marinha do Brasil transferiu para o domínio da Prefeitura pelo prazo de 5 anos o Forte de Santa Bárbara que desde 1875 servia de sede para a Capitania dos Portos de Santa Catarina ou sua Delegacia/Agência em Florianópolis.

O Forte de Santa Bárbara foi edificado

em uma ilhota rochosa ligada à Ilha de Santa Catarina por uma ponte que ainda existe, porém sem a mesma função devido ao aterro realizado ao seu redor na década de 1970. Sua construção se deu na segunda metade do século XVIII não se conhecendo a data do início nem da conclusão, entretanto o historiador Oswaldo Cabral, baseado em documentação existente, afirma ter sido sua construção anterior a 1786.

A SOAMAR-SC que ocupava suas instalações transferiu-se para o prédio ao lado, construído na década de 1940,

que por muito tempo serviu de Estação Rádio do Comando do 5º Distrito Naval, quando o mesmo situava-se em Florianópolis.



### *Estágio de Integração Social*

A Escola de Aprendizes Marinheiros juntamente com a SOAMAR-SC firmou convênio com a Prefeitura Municipal de Florianópolis (PMF), visando propiciar um Estágio de Integração Social a cerca de 20 adolescentes carentes, do sexo masculino, por turma, na faixa de 14 a 17 anos, proporcionando-lhes atividades ocupacionais e auxílio no convívio social, bem como conhecimentos teóricos sobre a Marinha do Brasil.

Ao município de Florianópolis compete selecionar os adolescentes e apresentá-los

à EAMSC, que se responsabiliza por prover atendimento médico ambulatorial de emergência durante o estágio, material didático, alimentação e uniformes. À SOAMAR compete garantir o meio de transporte adequado aos estagiários.

O estágio é composto de disciplinas tradicionais do currículo escolar como, Português, Matemática e Educação Física, além de disciplinas específicas como Fatos e Tradições Navais, Ordem Unida e Introdução à Informática, assim como diversas atividades extra-classe.

O curso é ministrado nas dependências da EAMSC, sendo a carga horária prevista de 286 horas/aulas, desenvolvidas ao longo de 13 semanas, com 20 horas semanais, no período matutino. Os estagiários são avaliados pelos instrutores das disciplinas e devem alcançar frequência mínima de 60% das aulas ministradas.

Este programa já assistiu cerca de cinquenta menores carentes desde 1999. Em 2000, este Programa não foi realizado, por falta de interesse da PMF.

## ASSISTÊNCIA SOCIAL NA AMAZÔNIA

O Navio de Assistência Hospitalar *Dr. Montenegro* realizou a comissão de assistência hospitalar de maior duração dos últimos anos, na área da Amazônia Ocidental



(pólo Acre-I/Juruá). Foram navegadas 3.879,5 milhas, tendo o navio atingido o ponto extremo de Porto Walter (AC), no Rio Juruá, levando apoio médico e odontológico às populações ribeirinhas e perfazendo 21.273 atendimentos, **merecendo destaque o primeiro nascimento ocorrido a bordo.**

Além do elevado número de atendimentos médicos, destacaram-se a ação de presença da Marinha naqueles longínquos rincões, a confecção de croqui de navegação entre os municípios de Eirunepé (AM) e Marechal Taumaturgo (AC), onde o trecho Eirunepé-Porto Walter pôde efetivamente ser navegado com sucesso. (Do *Nomar* 712, 31/08/01)

## 5º DN CRIA O PELOTÃO RENASCER

A Prefeitura Municipal de Rio Grande, o Conselho Municipal da Criança e do Adolescente e o 5º Distrito Naval criaram o Pelotão Renascer – um estágio de integração social para crianças e adolescentes, que iniciou suas atividades no mês de abril.

O Pelotão Renascer é composto de 42 jovens selecionados, na faixa entre 15 e 17 anos, oriundos de famílias de baixa renda.

Durante o estágio, que consta de atividades pedagógicas, profissionalizantes, culturais e ecológicas, serão fornecidos ali-

mentação, fardamento, material escolar e de higiene, além de os estagiários serem submetidos a exames médicos e odontológicos.

Essa é uma das atividades que, em parceria com outros órgãos da sociedade local, o 5º DN estará desenvolvendo em prol das crianças da cidade de Rio Grande, paralelamente à condução da Operação Zé do Sul, que engloba a reforma de escolas da região, bem como o atendimento médico-odontológico dos jovens que nelas estudam. (Do *Nomar* nº 711, de 31/7/01)

## FESTA DO MAR

A Festa do Mar acontece a cada dois anos, na cidade de Rio Grande (RS).

A Marinha, como tradicionalmente faz, participou do evento com estandes e apresentações do Pelotão Tamandaré (pelotão representativo do Grupamento de Fuzileiros Naval do Rio Grande).

Os estandes com informações sobre como ingressar na Marinha, com divulgação das atividades do Ambulatório Naval

de Rio Grande e exposições de "Motivos Navais" foram visitados por mais de 50 mil pessoas, no período de dez dias.

Os destaques da festa foram as demonstrações de socorro e salvamento realizadas pelo 5º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, a visitação ao Navio Veleiro *Cisne Branco* e as duas apresentações da Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais. (Do *Nomar* nº 711, de 31/7/01)

## GUGA É ARRAIS AMADOR

O tenista Gustavo Kuerten compareceu à Capitania dos Portos de Santa Catarina, a 11 de julho, com a finalidade de obter a Carteira de Habilitação de Amador. Cumpridas as formalidades, o atleta foi submetido ao exame para arrais amador, no qual foi aprovado com distinção.

Catarinense ilustre, Guga conquistou, com sua simplicidade e alegria, a simpatia dos membros da tripulação da CPSC, e gentilmente concedeu autógrafos e fotografias.

Na ocasião, o atleta autorizou o uso de sua imagem numa campanha a ser conduzida pela CPSC, que utilizará o seu exemplo de

grande campeão para incentivar amadores e aquaviários na busca pela documentação, sob o slogan "O Guga é navegante habilitado! E você?".



## SINFONIA PICTÓRICA DO MAR POR NEWTON CAVALCANTI

O Espaço Cultural da Marinha, no Rio de Janeiro, expôs de 13 a 29 de novembro 12 quadros óleo sobre tela do pintor Newton Cavalcanti, sob o tema Sinfonia Pictórica do Mar e inspirada no poema Mensagem, de Fernando Pessoa. As obras fazem parte de uma série inspiradas no poema Navio Negreiro, de Castro Alves, que serão expostas brevemente no Museu Nacional de Belas-Artes, e foram produzidas a partir de 1991, resultado de mais de 40 anos dedicados à intensa vida artística como gravador, desenhista e pintor.

Newton Cavalcanti, pernambucano, é artista plástico, conferencista e pesquisador acadêmico, com trabalhos expostos no Brasil e no exterior. Formado pela Escola Nacional de Belas-Artes em 1954, estudou

gravura com Oswaldo Goeldi e escultura com Zaco Paraná. Trabalhou ainda com artes gráficas, criando cartazes para óperas e ilustrações, e cenografia. Foi responsável pela série de selos Lendas do Brasil, da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos. No exterior, trabalhou na série de selos em homenagem a Marconi para o Correio de Portugal. Nos últimos anos, recebeu bolsas de pesquisas patrocinadas pela Rio Arte, Fundação Vitae e Faperj e trabalha no projeto social Arquitetura de Artesania e Reconstruções de Sucata, na Colônia Penal de Magé.

Nas páginas seguintes reproduzimos oito obras de Newton Cavalcanti inspiradas no poema Mensagem de Fernando Pessoa.









## CONCURSO SOBRE TEMAS ANTÁRTICOS

A Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm) realizou, no primeiro quadrimestre de 2001, o 7º Concurso Fotográfico sobre Temas Antárticos, que, além de promover os valores estéticos da Antártica, visou à divulgação do Programa Antártico Brasileiro (Proantar) e evidenciou o desenvolvimento da Marinha do Brasil na condução das atividades brasileiras naquele continente. Concorreram 77 fotografias de 22 autores. A classificação final foi a seguinte:

1º lugar – Marcelo Santos (UFSC);

2º lugar – Armando Tatumi Hadano (INPE); e



1º lugar, Marcelo Santos

3º lugar – José Roberto M. C. Silva (USP). (Nomar n 711, de 31 de julho)

## REGATA ESCOLA NAVAL

Foi realizada, em 7 de outubro de 2001, a 56ª Regata Escola Naval, principal evento náutico organizado pelo Grêmio de Vela da Escola Naval (GVEN), que tem como propósito a aproximação da sociedade brasileira com as lides do mar e melhor formação de mentalidade marinheira. Ao longo de mais de 50 anos, a Escola Naval, através de sua regata, encontrou uma forma de agradecer aos diversos iates clubes, velejadores, federações e associações a forma cavalheiresca e polida com as quais recebem os seus aspirantes.

Hoje em sua 56ª edição, a Regata Escola Naval tornou-se a maior regata da América Latina, sendo também considerada o evento náutico esportivo mais tradicional

do país, incluído no calendário da Cidade do Rio de Janeiro. Além da competição de vela, a regata contou com uma meia maratona de canoagem, concursos de pintura, nautimodelismo, veleiros radiocontrolados e uma verdadeira festa na Ilha de Villegagnon.

Participaram 876 embarcações, totalizando cerca de 3 mil velejadores nacionais e internacionais, assim como um público na Escola Naval de aproximadamente 12 mil pessoas.

As tripulações estrangeiras competiram entre si, utilizando a classe *Escaler*, recém-homologada pela Federação de Vela do Estado do Rio de Janeiro, disputando o troféu "Marinhas Militares". Concorreram equipes das Marinhas do Chile, Itá-



Flagrantes da Regata e apresentação da Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais





lia, Holanda e Venezuela. Nessa classe de embarcação, o Escaler *Renata*, tripulado por aspirantes da Escola Naval, obteve o terceiro lugar, seguido do Escaler *Manoela*, tripulado por aspirantes da

Marinha da Holanda, que obteve o Trófeu Melhor Marinha Estrangeira.

O GVEN obteve excelentes resultados nas diversas classes em que participou, destacando-se os seguintes:

CLASSE	VELEIRO/VELEJADOR	COLOCAÇÃO
ORC	Veleiro Oceânico <i>Brekelé</i>	1º
RGS Geral	Veleiro Oceânico <i>Albatroz</i>	1º
Ranger 22-B	<i>Jacamin</i>	1º
Soling	<i>Itaipu</i>	3º
Escaler	<i>Renata</i>	3º
Laser Radial Geral	Aspirante Piovesana	1º
Laser Radial Geral	Aspirante Ondir	2º
Prancha à vela	Aspirante Bruno Macedo	3º

Em terra, a Sociedade Acadêmica Phoenix Naval proporcionou ao público recorde oito horas ininterruptas de entretenimento, incluindo uma animação infantil repleta de atividades: apresentação de mágico, palhaços, pintura, brincadeiras, touro mecânico, pula-pula, piscina de bolas, asa-delta, *hi jump* e giroscópio.

As apresentações de nado sincronizado lotaram o Parque Aquático, com uma participação empolgante da platéia. Não menos aplaudidas foram as apresentações de Lambaeróbica e Forró.

As artes marciais também foram apreciadas nas demonstrações de caratê, combate e capoeira, que, ao lado da esgrima, marcaram presença no evento.

O já tradicional Encontro de Pintores reuniu na Escola Naval mais de 50 obras, que traduziram em arte os mais diversos ângulos da festa. Em paralelo, foi realizada a exposição dos 140 concorrentes do XVII Salão da Primavera, apresentando um rico acervo de talentosos pintores.

A atenção dos presentes foi atraída pela demonstração de resgate em altura e pela oportunidade de escalada em paredão, rapel e cabo aéreo, sendo bastante apreciada pelo público juvenil.

Muito visitada, a Exposição de Carros Antigos contou com a presença de 20 veículos produzidos desde 1940. Essa mostra serviu como porta de

entrada para o novo Museu da Escola Naval. Também foram concorridas as apresentações do Planetário, onde as crianças puderam despertar o interesse pelo cosmos.

Contribuíram para o sucesso do evento as exposições do Centro de Mísseis da Marinha, Diretoria de Hidrografia e Navegação, Serviço de Documentação da Marinha, Grupamento de Mergulhadores de Combate, Corpo de Fuzileiros Navais e Força Aeronaval.

Após a aplaudida apresentação do Pelotão de Ordem Unida Silenciosa no gramado do campo de esportes, o evento foi encerrado, como acontece todos os anos, pela Banda Marcial do Corpo de Fuzileiros Navais.

### ***XII Meia Maratona de Canoagem Oceânica***

Paralelamente à 56ª Regata Escola Naval, também foi realizada a XII Meia Maratona de Villegagnon de canoagem oceânica, que contou com a presença de 131 caiaques e 162 remadores, defendendo suas associações em diversas classes e categorias. Estiveram presentes na Escola Naval representantes das associações de Canoagem de João Pessoa (PB), Santos, Caraguatatuba e Cubatão (SP), Santarém (PA), Primavera do Leste (MT), Brasília (DF), Angra dos Reis (RJ), alunos do Colégio Naval e associações do Rio de Janeiro, obtendo-se número recorde de participantes em relação a outras competições de canoagem oceânica no ano, no Brasil. A Associação de Canoagem de Angra dos Reis obteve o 1º lugar, a Associação de Canoagem de Cubatão o 2º lugar e a Associação de Canoagem de Caraguatatuba o 3º lugar.

### ***Remo em Escaler***

Ainda como parte da programação da Regata da Escola Naval, foi realizada em 23 de setembro, na Lagoa Rodrigo de Freitas, a Regata Escola Naval do Circuito Poder Marítimo de Remo em Escaler, que contou com a participação de grande público e com a presença de várias OM e de todos os clubes de remo do Rio de Janeiro.

Pela primeira vez participaram da Regata, na prova feminina, o Clube Naval e o SDM. A prova feminina foi disputada na distância de 500 metros; já a prova masculina foi corrida numa raia de mil metros.

A Regata Escola Naval teve os seguintes resultados: provas femininas: DSAM – 30 pontos (campeã), CIAW – 14 pontos, CIAGA – 13 pontos, CIAA – 10 pontos, Botafogo – 8 pontos, Vasco da Gama – 6 pontos, Clube Naval – 2 pontos, Guanabara – 1 ponto e Flamengo/SDM – 0 ponto; provas masculinas: Flamengo – 20 pontos, DSAM – 13 pontos, CGCFN/Escola Naval – 12 pontos, Vasco da Gama/CIAGA – 10 pontos, Botafogo – 4 pontos, CIAA – 2 pontos, CIAW – 1 ponto e Colégio Naval/Guanabara – 0 ponto.

Resultado geral da competição: prova feminina: 1º DSAM, 2º CIAW, 3º CIAGA, 4º CIAA, 5º Clube Naval, 6º Vasco da Gama, 7º Botafogo e 8º SDM; já as provas masculinas tiveram os seguintes resultados: 1º Flamengo, 2º CGCFN, 3º DSAM, 4º CIAGA, 5º CIAA, 6º CIAW, 7º Escola Naval e 8º Colégio Naval.

A regata seguinte foi realizada na raia do CIAGA, dia 1º de dezembro, encerrando o I Circuito de Remo em Escaler Poder Marítimo. (*Bono* nº 652 de 4/10/2001)

## DIRETOR DO HOSPITAL DAS FORÇAS ARMADAS PROFERE AULA INAUGURAL

No dia 15 de agosto, o Diretor do Hospital das Forças Armadas (HFA), Contra-Almirante Herbert Teixeira Cavalcanti, proferiu a aula inaugural do Curso de Medicina da Universidade Católica de Brasília, sobre o tema "HFA – o meu Hospital-Escola". O evento contou com a presença de representantes do Ministério da Defesa, das Forças Armadas e diversas autoridades do Distrito Federal.

A Universidade Católica de Brasília conta, atualmente, com cerca de 21.000 alunos. A criação do Curso de Medicina começou a se tornar realidade com a assinatura do convênio entre aquela Universidade e o HFA, visando estabelecer parceria para o desenvolvimento de atividades de ensino, pesquisa e extensão. Pelo convênio, o HFA é o Hospital-Escola da Faculdade de Medicina. (Nomar nº 713, de 20/9/2001)

## REPRESENTAÇÃO DO BRASIL EM ASSUNÇÃO

O Comandante do 6º Distrito Naval, Contra-Almirante Luiz Umberto de Mendonça, a convite da Armada paraguaia, representou a Marinha nas atividades alusivas à Independência do Paraguai, no dia 15 de junho de 2001, quando foi recebido por diversas autoridades paraguaias e brasileiras.

Cinco navios da Flotilha de Mato Grosso (Monitor *Parnaíba*, Navio-Transporte Fluvial *Paraguassu*, Aviso-Transporte Fluvial *Piraim*, Navio de Apoio Logístico Flu-

vial *Potengi* e Navio-Patrolha *Poti*), que participaram da Operação *Platina*, atracaram no porto de Assunção, onde cumpriram uma extensa programação em comemoração ao Dia da Independência.

No desfile militar alusivo à data, o 6º DN foi representado por um destacamento do Grupamento de Fuzileiros Navais de Ladário e por dois helicópteros UH-12, do 4º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral. (Do Nomar nº 711, de 31/7/01)

## COMANDO DO GRUPAMENTO NAVAL DO NORTE VISITA O CARIBE

O Comando do Grupamento Naval do Norte (ComGrupNN), sediado em Belém (PA), realizou, em março de 2001, viagem operativa de ação de presença no Mar do Caribe e de estreitamento de laços de amizade com os países visitados: Barbados, Curaçao e Suriname.

A primeira etapa da comissão iniciou-se a bordo da Corveta *Angostura*, que, partindo de Belém, visitou o porto de

Bridgetown (capital de Barbados), onde foram realizadas visitas à embaixadora do Brasil; ao comandante das Forças de Defesa, Coronel H. D. Maynard; e ao comandante da Força Policial. Dando prosseguimento à viagem, a Corveta *Angostura* deslocou-se para o porto de Willemstad (capital de Curaçao), onde houve a oportunidade de visitar o comandante das Forças Holandesas no Caribe, General-de-Briga-



(Em Barbados)  
 Capitão-de-Corveta  
 Marcello Melo da Gama  
 (Comandante da Corveta  
 Angostura) – Coronel H. D.  
 Maynard (Comandante  
 das Forças de Defesa) –  
 Capitão-de-Fragata Ronald  
 dos Santos Santiago  
 (Comandante do GNN)

da (FN) Willen A. J. Prins, no seu Quartel-  
 General, na Base Naval de Parera.

A segunda fase da comissão iniciou-se  
 com o suspender do Navio-Patrolha  
*Goiana*, na cidade de Natal – esta unidade  
 naval está subordinada ao Comando do 3º  
 DN/Comando do Grupamento Naval do  
 Nordeste. Na cidade de Belém, incorporou-  
 se à Unidade-Tarefa (UT) formada pelos  
 Navios-Patrolha *Bracuí* e *Guarujá*, que  
 movimentaram-se para a barra do Rio  
 Suriname, onde, capitaneados pela Corveta  
*Angostura*, constituíram o Grupo-Tarefa  
 (GT) que atracou no porto de Paramaribo  
 (capital do Suriname). Em Paramaribo, foi  
 realizada extensa programação protocolar,  
 social e esportiva. Por ocasião do coquetel  
 de conagração, realizado a bordo do  
 Navio-Patrolha *Bracuí*, contou-se com a  
 presença do Embaixador do Brasil no  
 Suriname, Ricardo Luiz Viana de Carvalho;  
 do Adido de Defesa, Naval e do Exército  
 no Suriname, Tenente-Coronel Marcos  
 Antônio Amaro dos Santos; e das seguin-  
 tes autoridades daquele país: Ministro da  
 Defesa, Ronald Richenel Assen; Coman-



(Em Curaçao)  
 Capitão-de-Fragata Ronald dos Santos Santiago (Comandante  
 do GNN) – General-de-Brigada (FN) Willen A. J. Prins  
 (Comandante das Forças Holandesas no Caribe) –  
 Capitão-de-Corveta Marcello Melo da Gama  
 (Comandante da Corveta Angostura)



(Em Suriname)  
 Capitão-de-Corveta Nelson Ricardo  
 Calmon Bahia  
 (Comandante do NP*a Bracuí*)  
 – Senhor Ronald Richenel Assen  
 (Ministro da Defesa)  
 – Embaixador Ricardo Luiz Viana de  
 Carvalho  
 – Tenente-Coronel Marcos Antonio  
 Amaro dos Santos  
 (Adido Naval)  
 – Ministro-Conselheiro  
 Carlos A. F. Guimarães

dante das Forças Armadas, Coronel Glenn Herman Sedney; Comandante da Força Terrestre, Tenente-Coronel Adolf Josef Jardim; Comandante da Força Aérea, Tenente-Coronel Edward Gustaf Jan de Mees; e Comandante da Marinha, Tenente-Coronel Henk J. Mohamatsaid.

Durante toda a comissão, dentro do programa de intercâmbio entre Marinhãs, houve a participação, como convidado, do Primeiro-Tenente Maartin Galong, da Marinha do Suriname, embarcado na Corveta *Angostura*.

Durante as estadias nos portos, quando das visitas públicas, houve grande interesse da população local em conhecer os navios. Em Paramaribo, 545 pessoas visitaram os quatro navios do GT.



(Em Suriname)  
 Tenente-Coronel Edward Gustaf Jan de Mees (Comandante da Força Aérea) – Tenente-Coronel Adolf Josef Jardim (Comandante da Força Terrestre) – Capitão-de-Fragata Ronald dos Santos Santiago (Comandante do GNN) – Embaixador Ricardo Luiz Viana de Carvalho – Coronel Glenn Herman Sedney (Comandante das Forças Armadas) – Tenente-Coronel Henk J. Mohamatsaid (Comandante da Marinha) – Tenente-Coronel Marcos Antonio Amaro dos Santos (Adido Naval)

## ZUENIR VENTURA

## Crônica de um enguiço

E aí apareceu o nosso herói, um comandante da Marinha



Cristóvão Buarque

Foi uma cena cômica banal, mas com um personagem inusitado e um final feliz, coisa cada vez mais raras em nossa paisagem urbana. Chegamos a tal ponto que o devia ser regra e não exceção, o devia ser norma e não exceção. Mas vamos aos fatos.

Mãe (começamos a sentir cheiro de Sotomado, um carro emparelhou com o nosso e alguém apontou para a roda traseira, indicando com o dedo para baixo que havia um problema. Paramos logo, e o Fiat que nos dava o apoio parou também um pouco à frente, e dele saiu um garoto oficial da Marinha em seu uniforme de branco imaculado — igual ciano branco em noite de lua.

Foi ele quem fez o diagnóstico: o freio de mão prendeu e travou a roda, que só por sorte não pegou fogo. Estávamos no Elevado da Ferrel, na altura do Armazém 11, saindo da cidade e caminho da estrada. Havia que nossemos casos a primeira providência é impedir que haja um engavetamento de carros, passando em alta velocidade. Vem um, não tem tempo de parar, bate; vem outro e assim por diante.

Me positei a uns dez metros do local do enguiço e, com a mãe, tentava dizer "cuidado, chega pra lá, não vá da outra pista". De vez em quando, olhava para a direita e via o oficial realizando o milagre de quase se esfolar debaixo do carro sem tocar no chão, sem njar o uniforme, o que de fato seria uma pena. Em volta dele, sem conseguir socorro pelo celular, estavam Gil e Campê, a nossa motorista, minha mulher e um amigo, Fernando Cereira.

No carro estacionado à frente do nosso, e com certeza impacientes com a demora e o calor, estavam uma jovem senhora e três crianças, que soube depois serem sobrinhas do casal. Como as tentativas de re-

paro foram infrutíferas, o oficial voltou à seu Fiat com Cereira. À distância, presumi que eles iam buscar reforço.

Do meu ponto avançado, continuava fazendo sinais. Fiz tantos sinais mais de uma hora que quase tive uma tendinite no braço esquerdo. Dali pude observar a variada matéria de que é feita a natureza humana. Todo sociólogo do comportamento deveria ter um dia de guarda de trânsito.

Havia os motoristas que passavam, diminuíam a velocidade e punham o pé para cima. Não paravam, mas pelo menos davam apoio moral. Havia o indiferente: o que pes-

sa e olha para você como se tivesse vindo um poste gesticulando. E o sem-vergonha? Ah, esse é hilário: quando chega perto, olha para o outro lado para não ter que dar ajuda; é como se dissesse "não vi nada".

Há aquele que se delicia em tirar o susto, simplesmente para lhe dar um susto. Você agita os braços e ele continua vindo em sua direção para passar rente, gozando, quase tendo um orgasmo. O mais estranho, porém, é aquele que passa e grita entre gargalhadas: "ó, balaaca! Pior ainda é o que faz o sinal obscuro preferido de Ronaldo e singa com uma rabia inextinguível... não sei".

Mais do que irritação, me deu co-

risiabilidade de conhecer a cabeça deles, de descobrir o motivo de ter puzer assim. Será devo de libido? Se pudesse, teria parado pelo menos um para lhe perguntar: "Numa boa, cara, isso te excita? Te ajuda a gozar? E sua parceira ao lado, o que acha de brincadeira? Vamos esquecer um ludão?"

Enquanto isso, o nosso bravo comandante agia. Temendo que fossem assaltados, parou num posto da Polícia Rodoviária, comunicou o ocorrido, avisou que o local estava precisando de sinalização, pediu que providenciassem uma patrulhinha, esperou que a solicitação fosse feita por telefone à PM (que mesmo

assim não providencia) e foi procurar socorro mecânico.

Passado um bom tempo, surgiu Cereira com o mecânico, tendo atrás um rebocador. Só estão o comandante, que vinha de uma solenidade no Armaç de Marinha, resolveu ir para sua casa, em Niterói, não sem antes ligar mais uma vez para saber se estava tudo bem; se não precisávamos de mais alguma coisa.

O que leva alguém a sacrificar o seu conforto e o de suas familiares para ajudar durante quase duas horas pessoas que não conhece, que não sabe quem são? Se ele tivesse se limitado simplesmente a nos dar o apoio, já seria bastante. Não passaria pela cabeça de nenhum de nós pedir que ele deixasse no carro e mulher e três crianças (de 9, 8 e 6 anos), às duas horas de uma tarde especialmente quente, para fazer o que fez.

Ao ligar pedindo-lhe licença para contar a história, ele se surpreendeu, achava tudo tão natural. Perguntei o que o levava a um gesto daquele. "Não sei, é minha natureza". Só lamentou que não estivesse com sua caixa de ferramentas: "Entendo um pouco de mecânica e teria consertado aquele defeito". Hentou um pouco e acabou concordando com a publicação: "Na verdade, há tanta história ruim acontecendo que vale a pena contar as boas".

Quando cinco horas depois chegamos em casa a nosso destino, chamamos "Qual ciano branco que em noite de lua" e eu desiludido num lago azul". E fizemos um brinde com cachaca Miratão ao capitão-domar e guerra José Ferraz, chefe do Estado-Maior do Comando das Forças de Superfície da Marinha — nosso herói.

E-mail para esta crônica: zuenir@igol.com.br

Quando uma ação de urbanidade ou de cortesia é praticada, nos dias correntes, a sociedade deve conhecer. Por que?

A imprensa não tem, usualmente, publicado matérias que exaltem atos de solidariedade humana. Por quê?

Perguntas simples mas que envolvem respostas complexas...

À primeira pode-se argumentar que cabe divulgação, como fez o cronista Zuenir Ventu-

ra, para mostrar aos homens que existe lugar para prática do bem, do urbanismo e de atos civilizados. Que os crimes e o desvario que parecem fazer parte da civilização, podem diminuir e que na confrontação/ balanço com a prática do bem, eles têm que sair perdendo.

É óbvio que a discussão sobre o tema, analisados aspectos vários, não pode ser debatida aqui. Servirá, quando muito, para instigar a reflexão.

# Solidariedade ainda surpreende carioca

Personagem de crônica de Zuenir Ventura, militar que parou para ajudar no trânsito recebe elogios em cartas e e-mails

Tais Mendes

• A solidariedade, um sentimento que deveria ser inerente ao ser humano, chama a atenção quando praticada numa metrópole como o Rio. Personagem da crônica de Zuenir Ventura publicada no sábado passado no GLOBO, o capitão-de-mar-e-guerra José Ferraz, chefe do Estado-Maior do Comando da Força de Superfície da Marinha, foi o personagem do dia ao ajudar o jornalista. O fato contado no jornal provocou reação generalizada, através de cartas e e-mails de leitores parabenizando o autor da crônica e o herói da história.

## Um exemplo de solidariedade

Quando reduziu a velocidade do seu Fiat, no meio do Viaduto da Penitenciar, para avisar ao carro ao lado que havia problemas na roda traseira, em consequência do travamento do freio de mão, o comandante Ferraz jamais imaginou que se transformaria num exemplo de solidariedade, num mundo onde a banalidade do mal supera a do bem. Depois de tentar corrigir o defeito da roda, enquanto sua mulher, Mariluce, e três sobrinhos aguardavam debaixo de um forte calor, o próprio comandante em sua tática de gala — ele voltava de uma comissão de no Arma da Marinha — resolveu buscar ajuda e retornou com mecânico e rebocue.

— Só lamento o fato de a minha caixa de ferramentas não estar no carro. Eu poderia ter resolvido o problema... cu-



CAPTÃO-DE-MAR-E-GUERRA José Ferraz: "O mundo não está acabando. Ainda existem boas pessoas"

mentos o militar, que passou os últimos dias recebendo elogios, inclusive de companheiros de outras Forças Armadas.

O gesto pela mecânica, segundo o comandante Ferraz, surgiu quando viveu uma situação semelhante. Ele contou que há 20 anos seu carro apresentou um defeito, na Ilha do Governador e foi salvo por um motorista que passava.

— A partir daí, comprei minha caixa de ferramentas e passei a me interessar mais por mecânica. Desde então, ajudo motoristas em dificuldades.

Desde que a crônica foi publicada, Zuenir já recebeu 90 mensagens de leitores admirados com a atitude do militar.

— O que ele fez foi um ato do

bem e surpreendeu não só aos leitores, como a mim também.

Solidariedade o comandante aprendeu na escola.

— É a camaradagem do mar, uma doutrina dos marinheiros. Quando estamos no mar e passamos por outra embarcação, é obrigatório cumprimentar e procurar saber se está tudo bem, seja navio militar ou não.

## Careira militar por acaso

Ministro de Caratinga, Ferraz, de 90 anos, chegou ao Rio em 1970, para cursar o Segundo Grau. A carreira militar surgiu ao acaso, quando através de um amigo resolveu fazer os concursos oferecidos pelas três Forças Armadas, em 1972.

Passou nas três provas e optou pela Marinha por ser a escola mais próxima, no Centro.

— Tive a oportunidade de conhecer a Escola Naval e fiquei encantado — lembrou.

Há um ano, o militar foi promovido a capitão-de-mar-e-guerra e atualmente é responsável pela missão de manter aptos os navios da esquadra da Marinha. Os sonhos futuros não de um militar comum, com um ingrediente a mais: chegar ao posto máximo de almirante e continuar ajudando as pessoas.

— O mundo não está acabando. Ainda existem boas pessoas que, como eu, estão dispostas a ajudar. É preciso estimular isso. ■

## O bem vira exceção

Psicólogos ressaltam banalização da violência

• Para sociólogos e psicanalistas, a reação de espanto dos leitores perante a atitude do comandante Ferraz prova que ações de solidariedade são hoje atos de exceção num mundo em que a violência na rua já virou lugar comum. Para a socióloga Edna Del Porto de Araújo, as pessoas estão mais acostumadas com a morte do que com a vida. A psicanalista Naira Resnick, membro da Cooperativa de Trabalho em Psicologia do Rio, vai além:

— A sociedade cultiva o individualismo. Casos como o do Betinho são raros e por isso chamam a atenção.

Em 1997, o jornalista Elio Gaspari escreveu a crônica "A banalidade do bem", por ocasião da morte do sociólogo Herbert de Souza. Ele relata que Betinho se dedicava a mostrar que o latrocínio da sociedade não nada tem de natural.

— Quem sabe estamos iniciando um fase de saturação do mal. Tomara que seja isso e que o sentimento se transforme na banalidade do bem, como fazia o Betinho — diz Zuenir.

## CARTAS DOS LEITORES

"Esta demonstração de altruísmo não se vê mais hoje em dia".  
CARLA E. B. BENEDE

"Precisamos mostrar que, no mundo muito egoísta em que vivemos, ainda há espaço para esses gestos de solidariedade".  
RUBEN PERES

"Zuenir, ler sua coluna me fez ter uma jate de esperança no ser humano e na vida. Este sábado acordei triste e angustiada

pensando em minha querida avó, viúva aos 23 anos, com uma filha de quatro meses para criar. As duas foram vítimas da violência heitoriana que luta contra a convivência com o mundo e pol., o médico colombiano morto no tiro não teve trabalho e polícia. Na verdade, há tanta história ruim acontecendo que não dá para contar as boas. E culpas mesmas. Obrigada!"  
CARLA

Quando à segunda pergunta, também é complicado responder, uma vez que a imprensa divulga, usualmente, matérias de teor pessimista.

Será porque estas induzem ao aumento de vendas? Ou será por causa de que a quantidade destas é superior às boas notícias?

Qualquer que sejam as razões é gratificante observar que o jornal "O Globo" publicou, no dia 24 de novembro, no Segundo Caderno, a "Crônica de um enguiço", de autoria de Zuenir Ventura, reconhecido nacionalmente, o qual julgou adequado divulgar o "agradecimento" ao Ca-

pitão-de-Mar-e-Guerra José Ferraz de Oliveira. Chefe do Estado-Maior do Comando da Força de Superfície. O "agradecimento" veio sob a forma da crônica, reconhecendo o ato de solidariedade — surpreendente para o carioca, no comentário de Tais Mendes, à página 23 de "O Globo" — edição de 28 de novembro.

Para quem não teve a oportunidade de ler, reproduzimos cópias das duas páginas e o voto de esperança de Zuenir: "Quem sabe estamos iniciando uma fase de saturação do mal. Tomara que seja isso e que o sentimento se transforme na banalidade do bem, como fazia o Betinho".


MARINHA DO BRASIL

FOLHA DE IDENTIFICAÇÃO  
(AO INGRESSAR NA MB)

Órgão de Abastecimento COMANDO DO 5º DISTRITO NAVAL	Nº de Identificação 00.85000.1
Nome ZÉ DO SUL	

Fl. Nº. 001.

## FOTOGRAFIAS

	Cor	→	<i>Depende da percepção de quem o olha</i>
	Cabelos	→	<i>Escovados.</i>
	Olhos	→	<i>Olho maroto, moleque, brucalhão. Olho de decisão, de garra. Olho temoso, atrevido, invasor de sonhos. Olho sempre aberto para ouvir no vento o sussurro do beijo de sua amada</i>
	Bigode	→	<i>Quando crescer</i>
	Altura	→	<i>1,50cm</i>

## FILIAÇÃO

Pai: <i>Zé Songa Monga</i>
Mãe: <i>Uma princesa que decidiu casar fora da família real</i>

## ELEMENTOS COMPLEMENTARES

Data de Nascimento 13 / DEZ / 83	Naturalidade Rio Grande - RS	
Estado Civil <i>Pesquisador da noite</i>	Grau de Instrução <i>Ternura escancarada com tendências a contatos com o mistério Pesquisador de corpos</i>	Profissão Civil <i>Doador de afeto e compreensão.</i>

## OBSERVAÇÕES E SINAIS PARTICULARES

Prêmios Escolares <i>Desejo estampado em cada gesto Sussurador confesso Embragador de sentidos Tese de mestrado: Será no céu o nosso encontro - Será no mar o nosso amor</i>
Juramento: <i>Não maltrate nunca um coração, pois você pode estar dentro dele.</i>
Fé de Ofício: <i>Cada um tem um motivo para ser feliz, o meu é contribuir para o espírito do QUINTO.</i>
Compromisso: <i>Encarregado de proporcionar a maior alegria a todos do QUINTO</i>

Conheça a história do Zé do Sul na página seguinte

# HISTÓRIA DO ZÉ DO SUL

Sendo uma das instituições mais antigas do mundo, a Marinha tem sua história repleta de atos heróicos e demonstrações de coragem misturados a um romantismo quase poético, voltado para a bandeira atopetada no mastro principal dos seus navios.

Na cidade do Rio Grande, sede do 5º Distrito Naval, estes sentimentos ganham mais força quando pensamos que homens comuns, como Tamandaré, Marcílio Dias, Felinto Perry e Abreu, deixaram suas casas para se tornarem heróis dos mares, lutando na Marinha pelo Brasil.

A missão da Marinha é, além de guardar nossas águas, realizar ações de busca e salvamento e atividades cívico-sociais.

O marinheiro, bem educado, procura ajudar o próximo. Sua missão transcende as águas, indo ao encontro do ser humano.

Algumas Organizações Militares acharam por bem terem seus "espíritos" identificados por meio de mascotes ou símbolos, que metaforicamente se tornam a alma das mesmas em relação aos seus fiéis objetivos.

Então, por que não existir no 5º um símbolo que identifique verdadeiramente esses objetivos?

Baseado nesta questão, criou-se um marinheiro que expressa as atividades do 5º Distrito Naval.

Portanto cuia de chimarrão, nascia o Zé do Sul, um mascote que representa com garbo e simpatia a sua fé de ofício: contribuir para o espírito do 5º DN com total doação de afeto e compreensão.

Seu olhar brejeiro tem a capacidade de captar sentimentos que suavizam as dificuldades do dia-a-dia. Qualidades como ânimo forte, cortesia, solidariedade, bom senso, poder de coesão, garra, tenacidade, orgulho

sadio, propósitos nobres e culto do dever, somados à capacidade de trabalhar em condições adversas, traduzem a alma do Zé do Sul, que hoje representa o homem do mar do Sul do Brasil, que cada vez mais busca dividir seus conhecimentos com nossos irmãos brasileiros e dar apoio de forma irrestrita onde se fizer necessário.

Vemos então, na expressão brejeira do olhar de nosso mascote, o orgulho em vestir o tradicional uniforme mesclado dos marinheiros. Sua expressão alegre



mostra seu desejo de contribuir para o crescimento do seu Distrito e de nossa Marinha. Sua tenacidade nos permite acreditar na força de nossos homens do mar, que representa dos pelo nosso Zé do Sul simbolizam um pouco dos mais importantes valores humanos que existem.

Seja por terra, por ar ou pelo mar, na área do Quinto você poderá sempre contar com a ajuda de um Zé do Sul.

# LENTE POLARIZADAS

SUA PRINCIPAL PROPRIEDADE ESTÁ NO FATO DE ABSORVER A LUZ QUE É REFLETIDA HORIZONTALMENTE, PROPORCIONANDO UM CONFORTO VISUAL BASTANTE ACENTUADO. AS LENTES POLARIZADAS SÃO IDEAIS PARA QUEM TEM FOTOFOBIA!

OS MOTORISTAS QUE DIRIGEM SENDO INCOMODADOS PELOS REFLEXOS DO ASFALTO, PODEM EVITAR ESTE DESCONFORTO NA UTILIZAÇÃO DESTAS LENTES.

ELAS SÃO IMPORTADAS E SUA COMPOSIÇÃO É BASICAMENTE DE PEQUENOS CRISTAIS QUE PERMITEM A PASSAGEM DE LUZ POR APENAS UMA DIREÇÃO. NOS ÓCULOS DESTE TIPO, VÊM SELADA A PALAVRA " POLARIZED LENS".



NAUTICA  
POLARIZED

VOCÊ PODE ENCONTRAR SEUS ÓCULOS COM LENTES POLARIZADAS NA:



Av. N. Sra. de Copacabana, 680 / 503  
Copacabana - RJ - Brasil- CEP 22050-000  
Tel.: 2255-6880