

u-273,02,08



REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

(Editada desde 1851)



v. 126 n. 10/12
out./dez. 2006

FUNDADOR

Sabino Elói Pessoa

Tenente da Marinha – Conselheiro do Império

COLABORADOR BENEMÉRITO

Luiz Edmundo Brígido Bittencourt

Vice-Almirante

R. Marit. bras.	Rio de Janeiro	v. 126	n. 10/12	p. 1-328	out. / dez. 2006
-----------------	----------------	--------	----------	----------	------------------

REVISTA
MARÍTIMA
BRASILEIRA



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

Editada pela Biblioteca da Marinha até 1943.
Irregular: 1851-80. — ISSN 0034-9860.

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

CDD — 359.00981 — 359 .005

COMANDO DA MARINHA

Almirante-de-Esquadra *Roberto de Guimarães Carvalho*

SECRETARIA-GERAL DA MARINHA

Almirante-de-Esquadra *Kleber Luciano de Assis*

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DA MARINHA

Vice-Almirante (EN-RM1) *Armando de Senna Bittencourt*

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Capitão-de-Mar-e-Guerra *Francisco Eduardo Alves de Almeida*

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Equipe Editorial

Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o) *Milton Sergio Silva Corrêa* (Diretor Responsável)

Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1) *Carlos Roberto Figueiras*

Jornalista *Deolinda Oliveira Monteiro*

Jornalista *Manuel Carlos Corgo Ferreira*

Diagramação

Celso França Antunes

Edilson José Alves

Assinatura/Distribuição

Severino Ronaldo da Fonseca Araújo

Departamento de Publicações e Divulgação

Capitão-de-Corveta (T) *Ivone Maria de Lima Camillo*

Capitão-Tenente (T) *Ana Cristina Requeijo*

Apoio Administrativo e Expedição

Primeiro-Sargento-CN *Maurício Oliveira de Rezende*

Terceiro-Sargento-SI *José Alexandre da Silva*

Ilda Lopes Martins

Renée Pimentel Reis

Natalie de Araújo Lima

Impressão/Tiragem

Armazém das Letras – Gráfica e Editora Ltda. / 6.200

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.

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Rua Dom Manoel nº 15 — Praça XV de Novembro — Centro — 20010-090 — Rio de Janeiro — RJ

☎ (21) 2104-5493 / -5506 - R. 215 (Tel/Fax) e 2524-9460

Para remessa de matéria:

E-mail: deolinda@sdm.mar.mil.br

Intranet: sdm541@svcdoc

Para novas assinaturas e alterações de endereço:

E-mail: ronaldo@sdm.mar.mil.br

Intranet: sdm542@svcdoc

SEJA ASSINANTE OU OFEREÇA AO SEU AMIGO UMA ASSINATURA DA RMB

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

BRASIL (R\$ 9,00 e R\$ 36,00) EXTERIOR (US\$ 10 e US\$ 40)

Assinale a forma de pagamento desejada.

desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de R\$ 3,00, autorizada a sua atualização

em anexo, comprovante de depósito na conta corrente **3003212-4** agência **0915**, do Banco Real, em nome do Departamento Cultural do Abrigo do Marinheiro, no valor de R\$ 36,00; se for do exterior, por vale postal

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

Nome: _____ Posto/Grad.: _____

NIP: _____ OM: _____

Endereço resid.: _____ Nº: _____

Bairro: _____ Cidade: _____ UF: _____

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

SUMÁRIO

- 7 **NOSSA CAPA**
CISNE BRANCO – Comissão América 2006
Leonardo Puntel – Capitão-de-Mar-e-Guerra
- 25 **UM IRLANDÊS NA MARINHA DO BRASIL (8)**
José Maria do Amaral Oliveira – Almirante-de-Esquadra (Ref^o)
- 27 **OS 90 ANOS DA AVIAÇÃO NAVAL**
José Maria do Amaral Oliveira – Almirante-de-Esquadra (Ref^o)
- 47 **O JAPÃO, PEARL HARBOUR E A SAGA DO ALMIRANTE KIMMEL (XII)**
Mário Jorge da Fonseca Hermes – Almirante-de-Esquadra (Ref^o)
- 69 **A AMAZÔNIA: UMA VISÃO DE PRESERVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO**
Hernani Goulart Fortuna – Almirante-de-Esquadra (Ref^o)
- 83 **AS GLÓRIAS DA MARINHA IMPERIAL**
Helio Leoncio Martins – Vice-Almirante (Ref^o)
- 93 **CENÁRIO ENERGÉTICO BRASILEIRO**
Alan Paes Leme Arthou – Contra-Almirante (EN)
- 109 **BREVE HISTÓRICO E REFLEXÕES SOBRE A FORÇA DE SUBMARINOS**
Adalberto Casaes Júnior – Contra-Almirante (RM1)
- 117 **O PORTO DO RIO DE JANEIRO – Séculos XIX e XX**
Pedro Carlos da Silva Telles – Engenheiro
- 139 **SOBREESTADIA DE NAVIOS**
Wesley O. Collyer – Juiz e Professor
- 153 **O FATOR TEOLÓGICO NOS ESTUDOS ESTRATÉGICOS**
Rafael José R. de Espona – Cônsul honorário da República da Lituânia, na Espanha
- 163 **CRUZADOR TAMANDARÉ – Reminiscências – Onze de Novembro**
Pedro Taaffe Sebastiany – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)
- 185 **DO IDEOLÓGICO AO CATASTRÓFICO, A EMERGÊNCIA DO TERRORISMO NA AGENDA INTERNACIONAL**
Silvio Aderne Neto – Capitão-de-Fragata (FN)
- 217 **CASTRO ALVES, O POETA CONDOREIRO, E A GUERRA DO PARAGUAI**
Antônio Tângari Filho – Capitão-de-Corveta (IM-Ref^o)

- 229 **SEÇÃO CAAML**
230 **PRONTO E GUARNECIDO**
Silvino José Silva Bastos – Capitão-de-Fragata (EN)
- 235 **ARTIGOS AVULSOS**
235 **DIREITO CONSTITUCIONAL: DEFESA DO ESTADO-AS FORÇAS ARMADAS NAS CONSTITUIÇÕES BRASILEIRAS**
Fernando Cesar Diogo de Alcantara – Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1)
- 237 **O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL**
- 241 **A MARINHA DE OUTRORA**
- 252 **DOAÇÕES AO SDM**
- 254 **NECROLÓGIO**
- 257 **ACONTECEU HÁ CEM ANOS**
- 269 **REVISTA DE REVISTAS**
- 281 **NOTICIÁRIO MARÍTIMO**

NOSSA CAPA



CISNE BRANCO Comissão América 2006

LEONARDO PUNTEL¹
Capitão-de-Mar-e-Guerra

SUMÁRIO

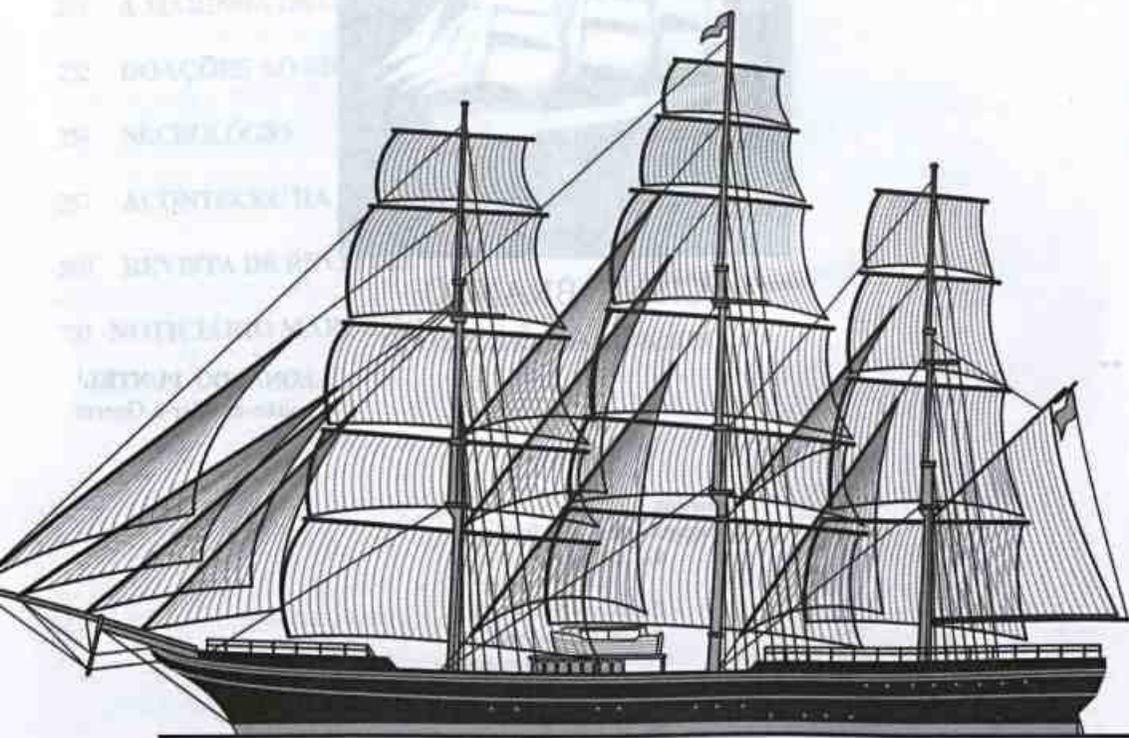
A partida
Navegando num mar imenso
<i>Rio-Cabedelo</i>
<i>Em Cabedelo</i>
<i>Cabedelo-Belém</i>
<i>Belém-Cartagena</i>
<i>Em Cartagena</i>
<i>Cartagena-Baltimore</i>
<i>Em Annapolis</i>
<i>Em Baltimore</i>
<i>Baltimore-Fortaleza</i>
<i>Fortaleza-Santo Domingo</i>
<i>Na República Dominicana</i>
<i>Santo Domingo-Beaufort</i>
<i>Em Beaufort e Morehead City</i>
<i>Beaufort-Port of Spain</i>
<i>Em Port of Spain</i>
<i>Port of Spain-Fortaleza</i>
<i>Em Fortaleza e Salvador</i>
Dada por finda a nossa derrota

¹ N.R.: Comandante do Navio Veleiro *Cisne Branco* desde 10/02/2006.

A PARTIDA

São 6 horas do dia 4 de março de 2006. O contramestre de serviço toca uma alvorada cheia de significados para os que estão a bordo do Navio Veleiro *Cisne Branco*. Os bons marinheiros da Divisão de Serviço despertam para fechar os últimos preparativos para a zarpada, cumprindo o largo calendário de atividades da Comissão América 2006, a maior já realizada pelo *Cis-*

Apesar de terem passado a última noite antes da partida para esta grande comissão, os militares de serviço trabalham com extrema dedicação e carinho para deixar o navio num padrão elevado de limpeza e arrumação; afinal, dentro de algumas horas, dezenas de familiares estarão ali para dar um adeus que valerá por aproximadamente seis meses de afastamento. Aos poucos os tripulantes vão regressando para o navio que será sua casa pelos próximos 173



ne Branco. A teca² ganha seu banho diário, amarelos são lustrados, as mesas de malaguetas são amarinheiradas, portaló limpo e arrumado e a prancha toda lavada... ainda é cedo, são 7h15 quando o polícia dá o pronto das faxinas.

dias, o que para os recém-embarcados pode soar estranho e um pouco preocupante. Mas isso é encarado com naturalidade e melancolia para os que já estão no navio há um ano: o começo da última longa comissão – disse um deles. Comissões

2 Teca – Piso de madeira do convés principal.

como esta são muito marcantes na carreira dos homens do mar, elas nos fazem crescer por meio dos desafios do mar, das dificuldades do afastamento da família e das novas culturas que serão absorvidas.

– Todos a bordo!, informa o oficial de serviço ao imediato, repassando os últimos detalhes: peação do material, tanques de aguada atestados, energia de bordo, parte de saída, agente de manobra, rebocadores, previsão de tempo, maré...

Às 14h45 inicia-se o mais difícil, após o toque de Detalhe Especial para o Mar (DEM), nobremente entoado pelo mestre:

o oficial de serviço tem a árdua tarefa de convidar todos os familiares a se retirarem de bordo, pois o navio partirá em 15 minutos. As estações (proa, popa, meio-navio e manobra) vão sendo guarnecidas, e o cerimonial é monta-

do para a despedida do comandante da Força de Superfície, CAte Antônio Alberto Marinho Nigro, do comandante do Centro de Instrução Almirante Alexandrino, CAte Eduardo Bacellar Leal Ferreira e do chefe do Estado-Maior da Esquadra, CAte João

Arthur do Carmo Hildebrandt, autoridades presentes na ocasião.

Estações prontas, agente de manobra a



Despedida do Comandante da Força de Superfície

bordo, espias singeladas, prancha a bordo e reboque passado! Tudo pronto para a desatracação, são 15 horas e o comandante dá a ordem para largar todas as espias; e, com a ajuda do *bow thruster* e do rebocador, o *Cisne Branco* dá adeus aos amigos e às famílias, que aos poucos vão ficando para trás.

NAVEGANDO NUM MAR IMENSO

“Tempo bom, céu pouco nublado, ventos



Familiares da tripulação no cais da Base Naval do Rio de Janeiro

nordeste (NE) força 4, mar com ondas de sudeste (SE) 1,0/1,5m.” Este era o texto da previsão do tempo para os dias seguintes, após a saída do Rio de Janeiro. A princípio, trata-se de uma ótima condição para navegarmos e, ainda por cima, a pano, ... uma grande ilusão.

Rio-Cabedelo

Navegávamos rumo a Cabedelo (PB), deveríamos ir para leste após a saída da

barra do Rio de Janeiro e contornar a Ilha de Cabo Frio, onde este tipo de vento (NE), velho conhecido dos velejadores, ganha força e chega até 25 nós. Navegamos com o vento relativo sempre pela bochecha de bombordo (BB) durante o restante do primeiro dia de mar, o que impediu navegar a pano.

este tipo de matéria não teria sentido sem que fosse registrada uma Manobra Geral de Vela (MGV) em que colocássemos nossas velas e passássemos um pouco desta muito trabalhosa, mas não menos prazerosa, faina marinheira. Optou-se por seguir no rumo leste por mais algumas milhas após a Ilha de Cabo Frio, e então, ado-



Navegando com aparelho de gávea alta

A corrida pelo vento se tornou o objetivo principal no segundo dia de viagem.

Estávamos com uma equipe do programa Esporte Espetacular, da Rede Globo de Televisão, que faria uma reportagem sobre a vida a bordo no *Cisne Branco*, e para tal ficaria embarcada até o dia 7 de março (foram feitos 3 dias de mar ao todo). Fazer

tando rumo noroeste (NW), realizamos a tão esperada MGV, em que conseguimos navegar a pano com aparelho de gávea alta*. Nesta configuração de velas, atingimos uma velocidade de 9,5 nós com um vento relativo de 23 nós, uma boa marca para adestrar a tripulação no começo da viagem e mostrar aos repórteres uma par-

* N.A.: Navegar a pano com aparelho de gávea alta significa não estar com as velas superiores (joanetes e sobres), como mostrado na fotografia.

cela da rotina do navio. Aproveitaram também para registrar momentos curiosos do nosso cotidiano, como o barbeiro e o cozinheiro em ação, o olhar atento do vigia na proa, a responsabilidade dos maquinistas na "Bravo", o capricho do auxiliar de navegação ao marcar um ponto, o oficial de quarto que baixava uma estrela, o timoneiro perseguindo o seu rumo e o taifeiro que arrumava a mesa do jantar, tudo isso com uma escora constante de cerca de 10°.

O vento NE se intensificou no segundo e no terceiro dias de viagem, indicando a provável chegada de uma frente fria de sudoeste (SW) que subia "esmagando" as isóbaras no Cabo São Tomé. As suspeitas se confirmaram, e já recebíamos as primeiras previsões indicando a mudança de tempo. Seria a última frente fria que pegaríamos no Hemisfério Sul até o nosso regresso. Na madrugada do dia 5 para 6 de março, o barômetro caiu, o vento rondou para NW e posteriormente para SW e a temperatura entrava em declínio – a frente nos alcançava, trazendo uma forte chuva. O cenário pouco convidativo no convés interessou aos repórteres, que registraram, com câmeras à prova d'água, o vigia e seus contatos, o incansável timoneiro buscando a proa ordenada, e o oficial de quarto, mais do que nunca, preocupado com a segurança de todos.

A noite passou, e com ela a chuva se foi. Na manhã seguinte, de céu encoberto, arribamos em Vitória (ES) e deixamos a equipe de jornalistas que nos acompanhara até aquele momento. Para eles era o fim de uma experiência inédita em suas vidas, e para nós significava apenas 1,7% da comissão que acabava de começar. A travessia até Cabedelo era longa (pelo menos era isso que pensávamos no começo da viagem), de oito dias, que se passaram com muitos adestramentos CAV (Controle de Avarias).

Após a passagem daquela frente fria, tivemos um regime de ventos fracos, sempre do quadrante leste, com tempo bom até Cabedelo. A partir de Salvador, começávamos a perceber uma das características mais marcantes do clima equatorial: a presença dos "pirajás", nuvens baixas do tipo *cumulus nimbus* que trazem rajadas de vento e chuva passageira. Estas nuvens estiveram presentes durante quase toda a viagem, tornando o serviço no convés bastante "refrescante".

Como em toda a véspera de atracação, a guarnição se reuniu no poço para a tradicional baldeação da teca. No *Cisne Branco*, substituímos as tradicionais "areia e lona" pelo "sal azedo" (ácido oxálico), que, diluído em água, revitaliza a coloração original do revestimento de madeira do convés. Mas os preparativos para o porto não se limitavam à baldeação: padronizar as aduchas de cabos das mesas de malaguetas com as famosas "quatro tábuas" de diâmetro, os retoques de pintura, a limpeza do trincaniz, ferrar o pano, preparar o embandeiramento em arco junto com a gambiarra, retoques de verniz no madeirame do casario e lustrar todos os amarelos eram algumas tarefas de convés que se realizavam, religiosamente, antes das atracações. Enquanto isso, cobertas abaixo, o mestre-d'armas coordenava a equipe que fazia a limpeza e arrumação interna do navio, varrendo, aspirando e lustrando todos os compartimentos. Aparentemente são tarefas comuns a qualquer navio, em especial por se tratar de um navio em representação, o que ninguém consegue imaginar quando embarca no *Cisne Branco*, e por se fazer todas elas com apenas 52 homens a bordo, que se desdobram pela natureza da sua missão e pela consciência de que o navio tem que estar o mais bonito possível para o porto.

Em Cabedelo

Em Cabedelo recebemos uma turma de 12 alunos mercantes do Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar (Ciaba), de Belém do Pará. Eles participaram ativamente da travessia seguinte, Cabedelo-Belém. Durante a estadia, tivemos a honra de receber o comandante do 3º Distrito Naval, VAlte Luiz Augusto Correia, autoridade que presidiu nosso cerimonial à Bandeira, seguido de um coquetel para a sociedade local e da capital paraibana, na tarde do dia 13



Convidados a bordo na saída da barra do Rio Paraíba

de março. No dia seguinte pela manhã, o *Cisne Branco* recebia cerca de 80 convidados para uma breve, porém inesquecível, saída pela barra do Rio Paraíba, podendo eles vivenciar um pouco do trabalho realizado nos conveses do navio.

Cabedelo-Belém

Após três dias atracados, suspendíamos rumo a Belém, numa travessia marcada pelas excelentes condições de vento alfseo, que viabilizaram navegar a pano durante quase todo o tempo. Foi uma experiência marcante na vida de todos os alunos do Ciaba, que tiveram prática de navegação as-

tronômica, eletrônica e costeira, práticas de manobras, adestramentos de vela e fainas marinheiras, de máquinas e comunicações.

A proximidade do equador tornava o sol cada vez mais forte e as pancadas de chuva cada vez mais freqüentes. Os efeitos destas intempéries começavam a se mostrar na aparelhagem do navio. Alguns moitões apresentavam ressecamento de verniz, enquanto certos cabos de aço e forras de merlim indicavam a ausência de alcatrão – era hora de prosseguir com a manutenção! Os marujos, incluindo os cinco membros do conjunto musical da Base Naval do Rio de Janeiro (BNRJ) e os alunos do Ciaba, se penduravam por todos os lados: mastros, vergas, carangueja, gurupés, ovéns, estais e brandais, realizando a “descoberta”, uma das mais importantes fainas gerais, repetida várias vezes ao longo da viagem. A “descoberta” é a ocasião em que toda a tripulação fica envolvida com a parte de segurança e manutenção da mastreação; nela verifica-se o estado do aparelho fixo e de laborar dos mastros e também as velas. Serve também como um importante mecanismo de comprometimento de cada tripulante com o navio, um complexo aglomerado de 18 quilômetros de cabos e 2.197m² de pano, que por ser de um estilo bem tradicional exige constante manutenção.

A enorme quantidade de embarcações pesqueiras, principalmente as pequenas jangadas, que mesmo à noite ousavam desafiar alfseos de até 25 nós, foi uma constante enquanto percorríamos a costa norte brasileira. A presença maciça da pesca no nosso litoral nos levava a refletir sobre a grandeza das riquezas da nossa “Amazônia Azul”. Durante toda a comissão América 2006, não foi presenciado nenhum volume de atividade pesqueira que se assemelhasse ao nosso, nem de perto! E foi assim, cercados pelos nossos corajosos

companheiros pescadores, que cruzamos, dia após dia, as águas quentes do nosso litoral. Com sorte conseguíamos alcançar os 12 nós de velocidade, sabíamos que não era fruto tão-somente de nossas velas e tínhamos consciência de que contávamos com uma corrente de cerca de 1,5 nós a nosso favor. Os menos otimistas já pensavam no “amargo regresso” que teríamos dentro de alguns meses, quando o vento, o mar e a corrente pela proa nos fariam avançar menos de 4 milhas em uma hora.

O Espadarte se aproximava, a água já não era mais aquela azul-turquesa que ficamos acostumados a ver todos os dias; uma leve componente marrom se misturava, e lentamente percebíamos que estava-

dividia o horizonte com aquele “mar” de rio. Chegamos a Belém, nosso último porto no Brasil antes do primeiro evento náutico que teríamos, o Sail Cartagena de Índias 2006, na cidade de Cartagena de Índias, Colômbia. Nos dias 22 e 23 de março, o navio esteve aberto à visitação pública, atraindo centenas de pessoas aos seus conveses. Os alunos do Ciaba desembarcaram certos de que navegar vai muito além dos aprendizados das salas de aula, é algo que só se aprende vivendo e deixando o sal entrar em nossas veias.

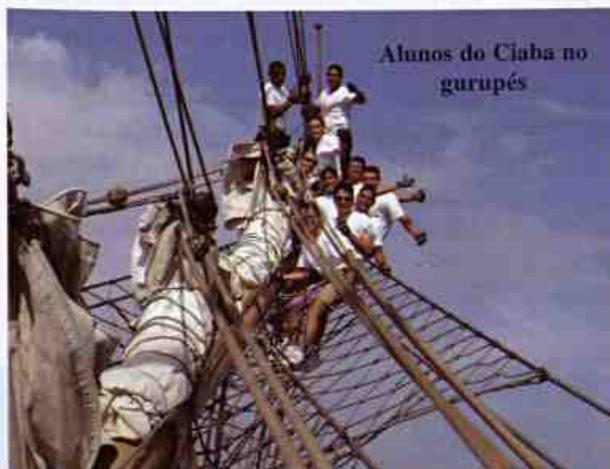
Logo após suspender do Porto de Belém fundeamos em frente ao Ciaba, onde ocorria a cerimônia de passagem de comando do 4º Distrito Naval do VAlte Marcus Vinicius Oliveira dos Santos para o VAlte Newton Cardoso.

Cerimônia esta presidida pelo Comandante de Operações Navais, Alte Esq Júlio Soares de Moura Neto.

Belém-Cartagena

A boa fase já era esperada, afinal contávamos com nosso grande aliado vento para chegarmos até Cartagena, principal porto da Colômbia, porta de entrada de muitos produtos americanos na América do Sul. As previsões de tempo mostravam ventos do quadrante leste força 4/5 durante toda a derrota entre Belém e

Cartagena, o que seria excelente, principalmente após a entrada no Caribe, após Trinidad e Tobago, quando o vento ficaria entre a alheta e a popa. Seria uma pernada longa, 14 dias de mar até o porto colombiano onde seria realizado o maior festival náutico da América do Sul, totalmente organizado pela Armada colombiana e que contaria com a presença de mais de 12 navios de diversos países, como Chile, Estados Unidos, Uruguai, República Dominicana, Panamá, Jamaica, México, Holanda, França e, claro, da própria Colômbia.



mos chegando à Bacia do Amazonas, a maior do mundo em vazão, mais precisamente na barra sul, no Rio Pará. Carregamos as velas e mais uma vez nos preparávamos para as fainas de atracação, que seriam feitas ao longo de uma navegação de cerca de oito horas rio acima, até Belém.

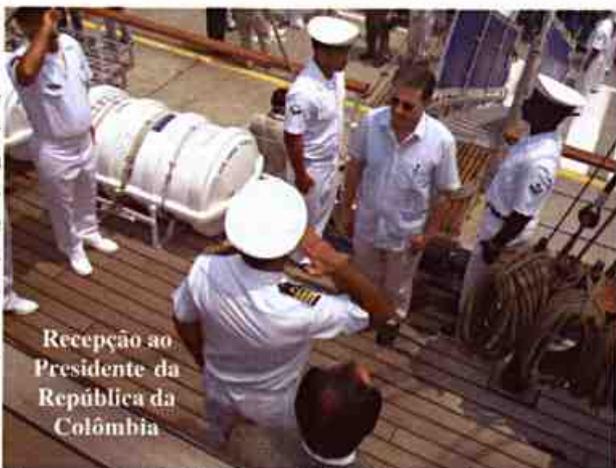
O cenário agora era bem diferente: conforme íamos subindo o rio, as chuvas tornavam-se mais frequentes e fortes e o calor também tinha aumentado bastante, certamente pela alta umidade relativa da Floresta Amazônica, que

Logo no segundo dia após desatracarmos de Belém, ocorreu a tradicional cerimônia de batismo para os que cruzavam a linha do equador pela primeira vez, marcando para sempre a vida do marujo que tem experiência de navegar pelos dois hemisférios. A travessia manteve excelentes médias de velocidades e sempre ventos favoráveis ao longo do seu percurso, alcançando velocidades de até 14 nós. Vento e corrente adiantaram o navio, de maneira que no meio da pernada já estávamos mais de 36 horas à frente do planejado. Trabalhávamos duro a fim de preparar o navio para este que seria o primeiro evento náutico para muitos de nós.

Eventos como o de Cartagena são muito comuns na Europa e nos Estados Unidos, movimentando milhares de turistas e dezenas de veículos de mídia e mudando completamente a vida das pessoas nas cidades-sede. Os visitantes buscam principalmente os navios veleiros, como o *Cisne Branco*, pois eles são mais representativos e acolhedores do que os tradicionais navios de guerra e trazem nos seus conveses todas as tradições marinheiras que simbolizam suas Marinhas. Em Cartagena teríamos a presença dos Navios Veleiros *Cisne Branco*, *Esmeralda* (Chile), *Glória* (Colômbia) e *Capitán Miranda* (Uruguai). Sabíamos o quão importante seria manter um excelente aspecto marinheiro durante aquele festival, onde as comparações seriam inevitáveis.

Em Cartagena

Aproveitando o adiantamento na derrota, fundeamos na Baía de Cartagena, onde mantivemos a tripulação imbuída em preparar o navio para o porto. O resultado foi surpreendente: o navio foi visitado por mais de 22 mil pessoas, e dentre elas estavam o Presidente da República da



Recepção ao Presidente da República da Colômbia

Colômbia Álvaro Uribe Vélez, o vice-presidente, a ministra da Cultura, o comandante da Marinha colombiana, Almirante Mauricio Soto Gómez e o embaixador do Brasil naquele país, Júlio Cesar Gomes dos Santos. Contamos também com a visita da delegação brasileira que representou o Brasil no XX Campeonato Sul-Americano de Optimist, o berço de grandes talentos da vela mundial, inclusive a brasileira.

O *Cisne Branco* esteve atracado na posição de maior destaque, logo na entrada do festival, junto com o *Glória*, símbolo máximo da Marinha colombiana. Diversos eventos e cerimônias protocolares ocorreram durante o festival Sail Cartagena de Índias 2006, e



Oferta da maquete do navio ao Presidente da República, na praça-d'armas; a seu lado o embaixador do Brasil

dentre eles destacamos: a entrega das chaves da cidade a todos os comandantes de navios, feita pelo prefeito de Cartagena de Índias; almoço a bordo oferecido pelo embaixador do Brasil na Colômbia ao comandante da Marinha colombiana e a autoridades militares; e a participação da equipe de futebol do *Cisne Branco* na competição que envolveu todos os países participantes, em que aquela sagrou-se campeã. Uma grande parada naval fechou o festival, todos os navios suspenderam em seqüência e, em postos de continência, saudaram o comandante da Marinha colombiana. Centenas de pequenas embarcações acompanharam os navios que dessa forma se despediam daquele país que tão bem nos acolheu.

Cartagena-Baltimore

Nosso próximo destino seria a cidade de Baltimore (EUA), onde ocorreria um grande encontro náutico entre o *Cisne Branco*, “tall ships” classe “B” e os veleiros da regata de volta ao mundo Volvo Ocean Race (VOR). Dentre estes últimos destacava-se o barco *Brasil 1*, de Torben Grael, que realizava, com os outros cinco veleiros competidores, a travessia Rio de Janeiro-Baltimore.

Mares tranquilos e ventos favoráveis, mais uma vez, ajudaram o navio a ganhar avanço enquanto cruzava o Mar do Caribe. Os efeitos dos alíseos já não eram tão fortes depois de alguns dias de travessia, o que tornou o vento relativo muito pela proa e impediu a navegação a vela. Após deixarmos o Paso de los Vientos – passagem entre Cuba e Haiti –, saímos do Caribe com a esperança de encontrar algum dos barcos da regata de volta ao mundo pelo caminho, o que acabou não ocorrendo. Mantínhamos um acompanhamento aproximado da posição dos barcos da regata e sabíamos que estavam por perto, mas devido à velocidade muito superior à nossa, passariam sem deixar rastro. Tentávamos nos sentir um

pouco no contexto da regata e buscávamos sempre todas as fontes de previsões meteorológicas para decidir a melhor derrota e, dessa forma, aproveitar ao máximo a ajuda que o vento poderia fornecer. Uma decisão bem tomada pode significar o adiantamento ou, do contrário, o atraso em relação à derrota prevista, tudo isso porque, devido à sua enorme área vélica e às características da sua propulsão a motor, o navio sofre grande influência da ação do vento e do mar no seu avanço. Em 2005, na Comissão Europa 2005, o *Cisne Branco* subia a costa do Marrocos com 1.600 rpm no motor (90% de potência), vento verdadeiro de proa com 27 nós e velocidade de avanço de 4 nós, obviamente sem velas; no regresso da Europa, fazendo a derrota no sentido inverso, as situações meteorológicas eram exatamente as mesmas, o vento verdadeiro estava pela popa, também com 27 nós, e navegávamos a 10 nós, utilizando apenas o aparelho de gávea alta, sem motor.

Em Annapolis

Entramos na Baía de Chesapeake demandando Annapolis, cidade-sede da United States Naval Academy (USNA), onde embarcariam 17 aspirantes para realizar a travessia até Baltimore, cerca de 60 milhas náuticas (MN). Durante o fundeio nas proximidades da USNA, a tripulação do *Cisne Branco* teve a oportunidade de fazer uma visita às instalações da academia e conhecer um pouco do

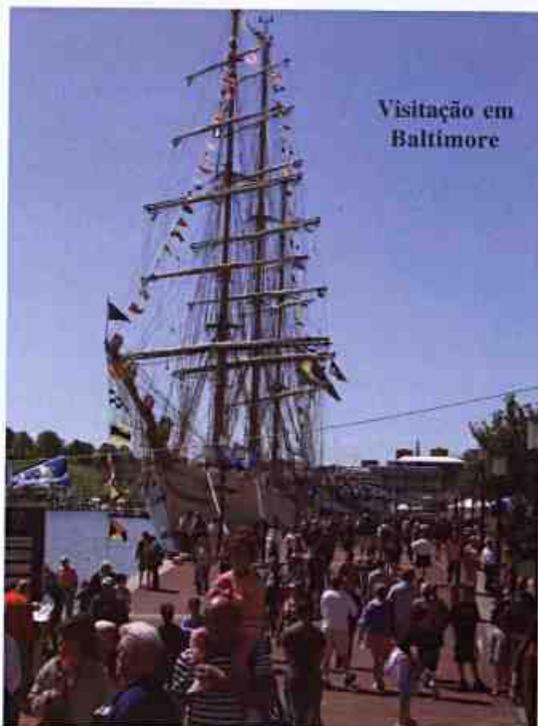
Aspirantes da Marinha americana no tombadilho



dia-a-dia do aspirante americano. Suspende-
ríamos de Annapolis no dia 24 de abril pela
manhã e atracaríamos no Inner Harbor pela
tarde, após os aspirantes terem adestramento
de subida no mastro e acompanharem a nave-
gação ao longo da Baía de Chesapeake. Fazia
bastante frio (11°C) na manhã do embarque e
um forte nevoeiro formava um denso tapete
branco sobre as tranqüilas águas da baía.
Houve uma certa dificuldade para a lancha da
USNA avistar o *Cisne Branco*, mas felizmen-
te recorremos a um recurso antigo e, após so-
armos nosso apito por algumas vezes, nos
encontramos. Os adestramentos se iniciaram
antes do suspender, ainda não se avistava o
“sobrinho” quando a primeira equipe de aspi-
rantes saiu à verga (caminhou pelo estribo da
verga) do “grande”. Após o suspender, os
adestramentos continuaram, com prática de
navegação em águas restritas e controle de
contatos-radar. Foi uma experiência sem pre-
cedentes que, com certeza, deixou uma ótima
impressão para aqueles que dela participaram,
refletida na primeira página do periódico
Trident, da USNA, que estampava em sua capa
uma foto do grupo de aspirantes a bordo do
Cisne Branco.

Em Baltimore

Nossa chegada foi bastante calorosa por
parte das autoridades locais. Baltimore é
uma cidade com uma mentalidade
marítima bastante desenvolvida, e
por isso diversas autoridades civis
e militares vieram, durante uma sin-
gela cerimônia organizada no cais,
oferecer as boas-vindas ao navio. A
atracação no Inner Harbor foi
marcada por muitos visitantes e um
estreito laço de amizade formado en-
tre a tripulação do *Cisne Branco* e a
do *Brasil I*, que veio a bordo du-
rante um coquetel que contou, ain-
da, com a presença do embaixador
do Brasil nos EUA, Roberto Pinto



Visitação em
Baltimore

Ferreira Mameri Abdenur, do adido naval
do Brasil nos EUA, CAIte José Geraldo
Fernandes Nunes, de autoridades e mem-
bros da sociedade de Baltimore e diversos
convidados brasileiros que viviam naque-
le país. Os tripulantes do navio também
foram muito bem acolhidos no veleiro de
regata brasileiro, tomando parte do que há
de mais moderno em termos de tecnologia
no mundo da vela.

O embaixador do Brasil nos Estados Unidos, Adido Naval e
tripulação do Veleiro *Brasil I*, na recepção em Baltimore



A meteorologia previa ventos fortes e mar bastante agitado para nossa saída. A passagem de uma frente fria teria deixado o mar com ondas de NE de 6 a 7 metros na costa dos estados da Virgínia e Carolina do Norte. Os ventos não eram tão fortes, quadrante norte com força 6/7, porém trouxeram muito frio e nebulosidade. O cenário não era dos mais convidativos à navegação. Tínhamos uma diretiva a ser cumprida e nos fizemos ao mar! O *Cisne Branco* possui um peso alto muito grande devido à sua mastreação; com mar de popa e até mesmo pela alheta, costuma jogar muito, dependendo da altura e do período das ondas. Enquanto navegávamos no interior da Baía de Chesapeake não tínhamos a menor noção do que lá fora podia nos esperar, estava tudo muito tranquilo – vento fraco, céu nublado e muito frio. Mas a meteorologia não podia estar errada. Boletins de duas em duas horas informavam o estado do mar agitado nas proximidades da boca da barra, e estávamos realmente em uma grande expectativa. Tudo o que poderíamos fazer foi feito: reforçamos a peaço do material e passamos as linhas de vida pelo convés, esperando o pior.

Baltimore-Fortaleza

Ao deixarmos os práticos que nos acompanharam desde Baltimore até a boca da barra, começamos a tomar conhecimento do que se passava com o mar. Ondas muito grandes tinham se formado em decorrência de um centro de baixa pressão originado na costa da Nova Escócia e que havia levantado um “swell” realmente grande, afetando a costa americana até o Cabo Hatteras. As ondas causaram forte balanço do navio, algumas vezes mais de 25°, de fato muito desconfortável. Mesmo se colocássemos alguma vela para estabilizar o balanço não teria efeito, pois o



Cisne Branco adernado pela ação do mar e do vento

vento vinha de popa, além do mais seria uma faina um pouco arriscada subir no mastro com aquele balanço. Durante três dias a rotina do navio ficou um pouco modificada e não houve rancho quente, apenas sanduíches para as refeições. Os mais otimistas encaravam aquela situação como favorável, afinal todo aquele mar e vento poderia ser de proa, e apesar de tudo estávamos avançando cerca de 3 nós a mais do que o planejado!

Mas o mar é realmente imprevisível, e no quarto dia de pernada, após o “swell” simplesmente desaparecer do horizonte, o mar estava inexplicavelmente liso, nenhuma vaga ou marulho afetava o navio e o céu estava limpo. Mar azul-turquesa e uma calmaria completa fechavam o cenário perfeito para retomarmos as nossas atividades. Após qualquer situação adversa, seja de ventos fortes ou de balanço ou caturro excessivos, é recomendado que se faça

uma inspeção minuciosa na mastreação, hora para uma “descoberta”. A travessia até San Juan, nosso próximo porto, levaria dez dias, e teríamos bastante tempo para realizar diversas manutenções nos aparelhos do navio. O vento fraco, que se fez presente nos seis últimos dias de viagem, obrigou-nos a completar toda essa perna no motor.

A escala em San Juan foi apenas logística: reabastecido o navio com óleo combustível, estávamos prontos para nossa próxima travessia. Partimos de San Juan em 12 de maio de 2006 e deveríamos estar em Fortaleza (CE) no dia 29 de maio, quando teria início o evento America's Sail 2006, envolvendo Fortaleza, Santo Domingo (República Dominicana) e Beaufort (Carolina do Norte). Era prevista uma escala para reabastecimento em Belém, que foi realizada entre 28 e 31 de maio. Surpreendentemente, o “amargo regresso” entre Belém e Fortaleza foi bem diferente do que esperávamos: ventos fracos de SE e um mar bastante tranquilo predominaram por todo o período; e fizeram o *Cisne Branco* deslizar sobre as águas brasileiras novamente. Esta travessia contou com um novo grupo de alunos do Ciaba que teria a oportunidade de receber adestramentos de vela, marinaria, navegação, máquinas e manobra. Assim como os primeiros alunos que embarcaram de Cabedelo a Belém, estes aproveitaram bastante a oportunidade e saíram muito motivados com aquele curto, mas não menos proveitoso, estágio no *Cisne Branco*.

Fortaleza-Santo Domingo

Fortaleza foi o início do America's Sail 2006, um evento náutico que também levou diversos “tall ships” a Santo Domingo (República Dominicana) e Beaufort (EUA), objetivando

a união dos povos pelo despertar da mentalidade marítima.

O presidente da America's Sail, reverendo William F. Wendler, esteve embarcado no *Cisne Branco* desde Fortaleza até Beaufort, elevando o navio à categoria de “capitânia” do evento.

Após ter cruzado o Caribe pela quarta vez nesta comissão, o *Cisne Branco* chegou a Santo Domingo no dia 16 de junho, numa travessia de 12 dias em que ventos moderados pelo través de BE favoreceram o uso das velas. Em algumas ocasiões, quando as condições são favoráveis, consegue-se uma economia que pode chegar a 70 por cento do consumo previsto de óleo combustível, que já é pequeno dentro dos padrões da Marinha do Brasil.

Na República Dominicana

Na República Dominicana, o *Cisne Branco* recebeu o comandante da Marinha dominicana, VAlte César de Windt Ruiz, diversas autoridades dessa nação amiga e embaixadores de vários países durante a recepção oferecida pelo embaixador do Brasil em Santo Domingo, Ronaldo Edgar Dunlop.

Cruzar o Caribe cinco vezes nos fez ficar acostumados aos fenômenos meteorológicos característicos do local. Dentre eles, o mais famoso entre os oficiais de quarto foi a “onda tropical”, uma área de



Embaixador do Brasil
e Comandante da
Marinha Dominicana

instabilidade gerada nas adjacências da Zona de Convergência Intertropical (ZCIT) que se desloca no sentido leste-oeste, trazendo chuvas e aumento da nebulosidade. Ao final da viagem já estávamos craques em analisar a formação e o deslocamento deste fenômeno meteorológico muito interessante que ocorre naquela região.

Santo Domingo-Beaufort

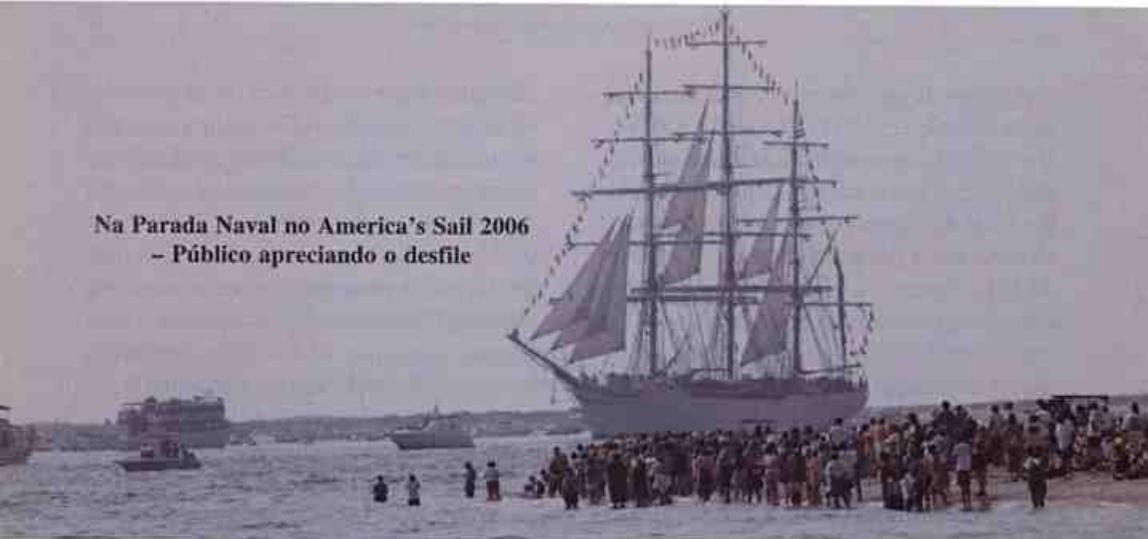
Assim como a “onda tropical”, as “tempestades tropicais” também foram objeto de diversas observações nas cartas sinóticas que recebíamos, visto que havia indícios de que a tempestade de furacões em 2006 poderia ser adiantada. A “tempestade tropical” Alberto iniciou no dia 10 de junho de 2006, enquanto navegávamos de Fortaleza para Santo Domingo, com ventos de até 60 nós de intensidade. Formou-se entre Cuba e a Flórida, seguindo uma trajetória que cortou este estado e alcançou a Geórgia, Carolina do Sul e Carolina do Norte, onde estaríamos a partir do dia 30 daquele mês (20 dias depois da formação do Alberto). As informações atualizadas e precisas sobre o deslocamento de fenômenos como este são cruciais para um processo de tomada de decisão para evitar o mau tempo. Além dos fenômenos de larga escala, como as tempestades tropicais e as frentes frias, cuja previsão de deslocamento e força são de boa aceitabilidade atualmente, fenômenos locais, como trombas-d’água e tornados, também são muito freqüentes na região da costa sudeste americana (Geórgia, Carolina do Sul, Carolina do Norte e Virgínia). Estes últimos fenômenos são de difícil previsão, e apenas com algumas horas de antecedência (por intermédio de radares *doppler*) consegue-se identificar sua formação e trajetória. Para se ter acesso a dados como estes de radares *doppler*, que

são muito importantes para uma boa tomada de decisão, torna-se vital uma conexão à internet. Em 28 de junho de 2006, às vésperas da atracação em Beaufort, o navio experimentou ventos de até 60 nós, vagas de 3 metros, baixa visibilidade e muita chuva durante a passagem de um tornado na costa da Carolina do Norte. Passado o mau tempo, atracamos no dia 29 de junho com uma manhã ensolarada e mar tranqüilo.

Em Beaufort e Morehead City

Beaufort é uma pequena cidade na costa da Carolina do Norte que teve sua economia baseada na pesca de crustáceos e, anteriormente, de baleias. A história da cidade diz que diversos piratas famosos passaram por ali do século XVII ao XIX, o que ajuda a manter o elevado carinho que sua pequena população possui pelo mar. O festival América’s Sail 2006 transformou Beaufort e Morehead City (cidade vizinha de maior infra-estrutura): milhares de turistas da região foram passar o tradicional feriado de 4 de julho nestas cidades, aproveitando para visitar os veleiros que ali estavam atracados e desfrutar das demais atrações, como o desfile da Independência, quando o *Cisne Branco* se fez representar por um grupo de 12 militares e guarda-bandeira. Os visitantes também puderam apreciar um pouco de nossa cultura em terra assistindo ao conjunto musical da BNRJ, que fez uma apresentação especial no palco armado no centro de Beaufort. E a apresentação de nossos músicos fuzileiros não parou por aí: também estiveram no convés do navio durante a parada naval que foi realizada com todos os veleiros presentes, atraindo centenas de embarcações. Pelo fato de ter sido o único “*tall ship*” classe “A” a ter participado do evento América’s Sail 2006, o *Cisne Branco* ganhou o direito de permanecer até o ano de

**Na Parada Naval no America's Sail 2006
- Público apreciando o desfile**



2010 com o troféu que homenageia o melhor navio do festival.

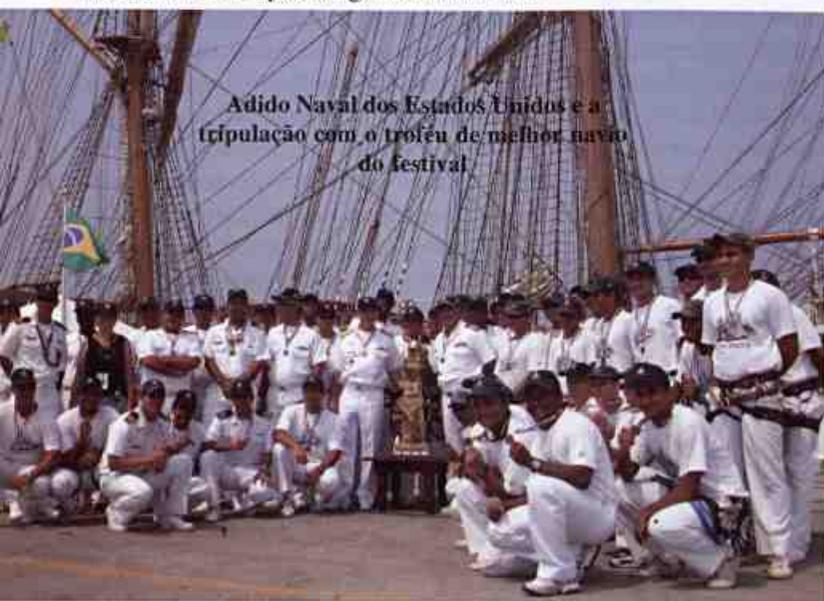
Beaufort, Cartagena e Baltimore foram certamente os portos em que o navio ficou mais exposto ao público e à mídia, ganhando expressivo reconhecimento externo.

Beaufort-Port of Spain

A viagem a partir de então assumia um ar de regresso. Cruzaríamos o Caribe pela quinta e última vez, após chegarmos em Porto

Rico pela segunda vez na comissão, e novamente apenas uma escala logística antes de Trinidad e Tobago. Consideradas por muitos como uma espécie de porta de entrada do Caribe para quem vem do Brasil, estas simpáticas ilhas de colonização inglesa têm uma aparência que muito se assemelha à Costa Verde do Rio de Janeiro e ao litoral norte de São Paulo.

Em Port of Spain



Adido Naval dos Estados Unidos e a tripulação com o troféu de melhor navio do festival

Port of Spain é uma cidade em acelerado ritmo de crescimento econômico, devido à atividade de prospecção de petróleo na região. A memória do Terceiro-Sargento José Bispo dos Santos Segundo, morto em Port of Spain durante a Segunda Guerra Mundial, foi resgatada em uma singela cerimônia de deposição floral presidida pelo embaixa-

dor do Brasil Luiz Fernando Gouveia de Athayde naquele país, realizada no cemitério militar da capital. O comandante do navio ainda fez visitas protocolares a diversas autoridades locais, civis e militares, tais como o ministro da Defesa, o prefeito de Port of Spain e comandantes das forças militares. Como forma de retribuir a distinção com que o *Cisne Branco* foi recebido em Trinidad e Tobago, foi oferecido um almoço a bordo pelo embaixador do Brasil, em que todas as autoridades visitadas estiveram presentes.

mais frescos que atrapalhassem o avanço do navio. Mas o “amargo regresso” agora era inevitável, as previsões informavam uma tendência a um aumento nos ventos de leste das proximidades da costa do Maranhão até Fortaleza, preocupando os mais experientes, que sabiam se tratar da “temporada de ventos” na costa do Ceará. Os ventos chegaram a passar dos 20 nós após passarmos pela Foz do Amazonas, mas graças a um bom controle da corrente, sempre calculada com auxílio da antiga mas eficiente “barquinha” (instrumento rudimentar para cálculo da velocidade na superfície), conseguíamos posicionar o navio de

modo a minimizar o atraso em relação ao planejado. Chegamos a Fortaleza conforme o planejado; restávamos agora a última travessia contra o vento, de Fortaleza ao Cabo Calcanhar.

Em Fortaleza e Salvador

A segunda escala da comissão América 2006 no porto de Fortaleza foi uma excelente oportunidade para

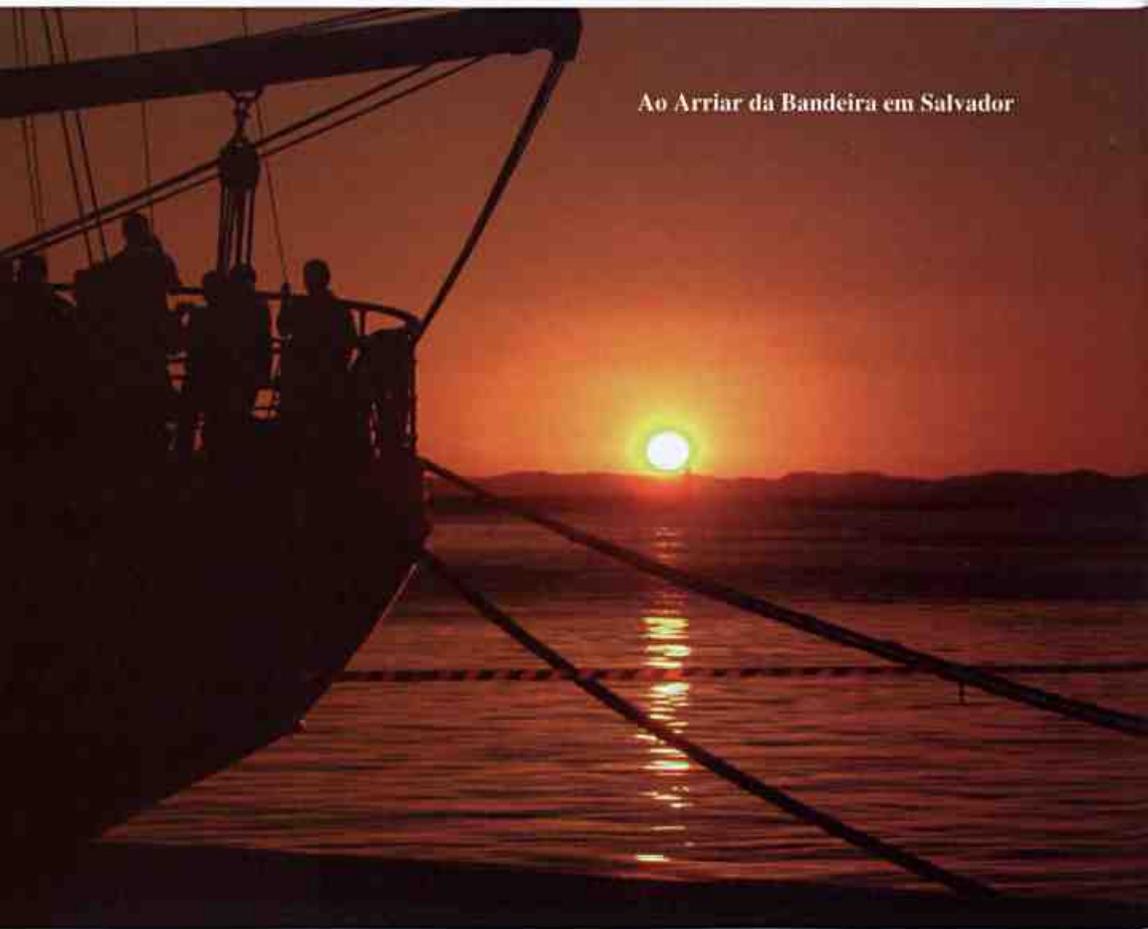
estreitar os contatos com a sociedade civil, recebendo a visita de diversas instituições de ensino, como o Colégio Militar de Fortaleza e o Colégio Militar do Corpo de Bombeiros, a própria Sociedade dos Amigos da Marinha (Soamar) e algumas associações de oficiais da reserva no Ceará. Já em Salvador, onde se destacou o excelente trabalho de divulgação do navio pela mídia, além da presença maciça do público nas visitas, o navio esteve à disposição do comandante do 2º Distrito Naval, VAlte



Aposição floral pelo Embaixador em Trinidad e Tobago no túmulo do Sargento José Bispo dos Santos Segundo

Port of Spain-Fortaleza

Deixamos Port of Spain no dia 24 de julho. Os ventos de leste continuavam a soprar e indicavam que condições não muito favoráveis estavam por vir, pois teríamos agora que voltar contra a corrente das Guianas (que naquela época do ano pode chegar a 3,5 nós), contra os ventos alísios e o mar que ele levanta. Para nossa sorte, até as proximidades da foz do Rio Amazonas não houve ventos



Ao Arriar da Bandeira em Salvador

João Afonso Prado Maia de Faria, que convidou diversas autoridades civis e militares daquela cidade para presenciarem a execução do cerimonial de arriamento do pavilhão nacional. Após o cerimonial, as autoridades participaram de um coquetel realizado no próprio convés do navio, ao som do conjunto musical da BNRJ.

DADA POR FINDA NOSSA DERROTA

Deixando Salvador, nosso último porto da comissão, no dia 18 de agosto de 2006, teríamos pela frente mais cinco dias de mar e 745 milhas náuticas para navegar. Perto das 15.487 MN e de 119 dias de mar que já

tínhamos feito até aquele momento, restava-nos muito pouco para sentir o doce sabor do regresso. De norte a sul, nossa galera cruzava os verdes mares brasileiros; estávamos em agosto, e a presença de baleias jubarte era uma constante nos quartos de serviço até a costa do Espírito Santo. Em Arraial do Cabo faríamos um rápido fundeio para receber o comandante-em-chefe da esquadra, VAlte Álvaro Luiz Pinto, que, juntamente com o comandante da Força de Superfície, CAlte Wilson Barbosa Guerra e o chefe do Estado-Maior da Esquadra, CAlte João Arthur do Carmo Hildebrandt, cruzaria a boca da barra no regresso da comissão América 2006. As

fainas de convés então adquiriam um ritmo mais intenso, pois preparávamos o navio para causar a melhor impressão possível.

No dia 22 de agosto pela noite, suspendíamos de Arraial do Cabo com algumas ondas de SW ocasionadas pela passagem de uma frente fria, que trouxe chuvas

muito fortes e ressaca junto à costa do Rio de Janeiro nos últimos três dias. Mas como sabemos que após a tempestade vem sem-



Desfile pelas praias da Barra da Tijuca a Copacabana, com o Comemh a bordo, mostrando a bandeira na chegada ao Rio de Janeiro

pre a bonança, o dia seguinte amanhecia como em nenhum outro ao longo da viagem, e, nas proximidades das Ilhas Maricás,





Esq/dir: CAlte Guerra, ComForSup;
VAlte Álvaro, Comemch;
CAlte Hildebrandt, CEM-Esquadra



Chegada à Base Naval do Rio de Janeiro, após 173 dias da Comissão América 2006, com 123 dias de mar; no cais, os familiares

o *Cisne Branco* demandava o Rio de Janeiro navegando sob um belo sol de anil. Pela manhã havia um leve vento terral que sinalizava, de acordo com as previsões, rondar para leste e ganhar um pouco de intensidade ao longo do dia. Estas condições seriam ideais para fazermos uma passagem próximo às praias da orla carioca, desde a Barra da Tijuca até Copacabana, mostrando nosso “bandeirão” (pavilhão nacional tipo 20) para a população. Às 11h30 do dia 23 estávamos contornando as Ilhas Tijucas com o aparelho latino já içado; o aparelho redondo foi içado mais tarde, quando entramos na Baía de Guanabara. E foi assim que, respondendo aos cumprimentos dos aspirantes em continência em Villegagnon, num cenário realçado pelas velas – tanto as nossas como as dos veleiros do Grêmio de Vela da Es-

cola Naval que nos recebiam –, o *Cisne Branco* regressava a casa, fazendo despertar o sentimento de satisfação em dar por finda nossa derrota e ter cumprido nossa missão.



☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> Navio Veleiro; Cisne Branco;

UM IRLANDÊS NA MARINHA DO BRASIL (8)

Causas e conseqüências

Introdução – (Publicada no 3º trim/2004)

Capítulo I – O cenário externo: 1750-1889 – (Publicado nos 2º, 3º e 4º trim/2005,
1º, 2º e 3º trim/2006)

Capítulo II – O cenário interno: 1750-1889

Capítulo III – A Marinha Imperial como conseqüência

Capítulo IV – Os descendentes de Hayden

Capítulo V – Conclusões e proposições

Apêndice

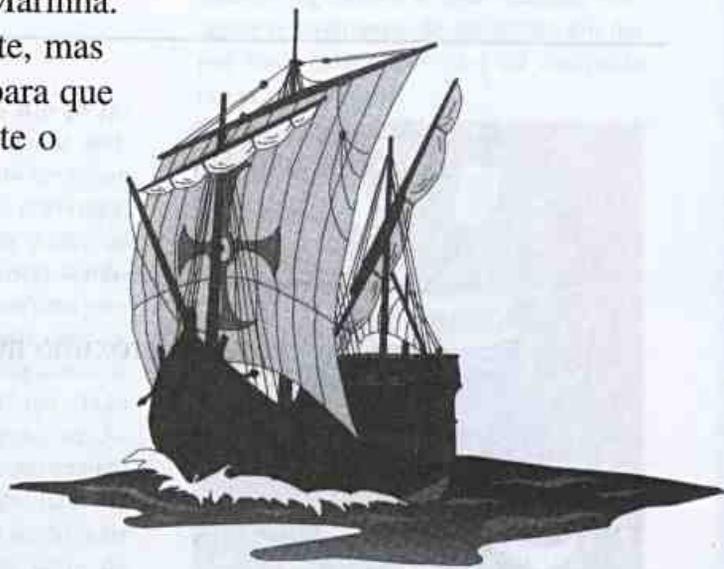
JOSÉ MARIA DO AMARAL OLIVEIRA

Almirante-de-Esquadra (AvN) (Ref^o)

A ser publicado no próximo número

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

Você ficará encantado com os *souvenirs* que irá encontrar. São peças artesanais que representam o que de melhor existe nos acervos das unidades culturais da Marinha. Compre, dê de presente, mas convide seus amigos para que conheçam pessoalmente o Complexo Cultural da Marinha.



Recanto Naval

Decoração Náutica

Espaço Cultural da Marinha – Telefone: (21) 2516-9077

Museu Naval – Telefone: (21) 2533-6174

www.lojadomuseunaval.com.br

OS 90 ANOS DA AVIAÇÃO NAVAL

JOSÉ MARIA DO AMARAL OLIVEIRA
Almirante-de-Esquadra

SUMÁRIO

- O sonho e a realidade
- Quatro cenários
 - Criação*
 - Desaparecimento*
 - Renascimento*
 - Afirmação*
- Exigências do presente e do futuro
 - O aviador naval*
- Uma nova base?
- Consolidação
 - Preito de gratidão*

Devo inicialmente agradecer a V. Exa. Almirante Pedrosa pela honra que o Clube Naval concede a uma pequena parcela do Poder Naval Brasileiro, aqui representada pelos seus aviadores navais, ao proporcionar este evento em que comemoramos a passagem dos 90 anos da criação de nossa

Aviação Naval, assim como a gentileza do convite para que proferisse esta palestra.*

Reconheço e agradeço a presença, dentre outros, de ilustres companheiros da Força Aérea Brasileira com os quais mantive em vários momentos de minha carreira um agradável e proveitoso relacionamen-

* Palestra realizada no Clube Naval, em 17/8/2006.

to. Com idéias distintas, é possível, mas que jamais impediram ou prejudicaram a nossa convivência franca e sincera como partícipes de algo extremamente importante para a garantia da sobrevivência de nossa nação, que é a expressão militar do Poder Nacional.

Permitam-me também registrar a presença de uma ilustre descendente do Almirante Protógenes Pereira Guimarães, o primeiro comandante de nossa Aviação Naval e um dos personagens mais importantes nas origens daquilo que hoje representamos. Agradeço, igualmente, aos companheiros do Exército que nos honram com suas presenças neste evento. Por circunstâncias do destino, acompanhei as etapas iniciais que precederam a recuperação de seu componente aéreo e foi possível oferecer, na época, algumas sugestões que mereceram acolhimento por parte dos responsáveis por aquela decisão.

Para este palestrante, tais sugestões representaram apenas uma modesta retribuição do apoio inestimável e do incentivo entusiasmado que recebemos, cinco décadas atrás, quando iniciávamos nossa caminhada, por parte de um grupo de oficiais do nosso Exército que também estavam engajados no nosso ideal. Reconheço a presença neste recinto de alguns remanescentes do início da fase de renascimento de nossa Aviação Naval, como Roberto Mario Monerat, Jayme Leal Costa Filho, Carlos de Albuquerque, Wigando Engelke e Roberto Arieira.

O SONHO E A REALIDADE

Sem a menor dúvida, tivemos até o momento presente uma singradura árdua, plena de dificuldades, de erros e acertos, de sonhos e realidades, mas os resultados obtidos constituem um estímulo para o prosseguimento de nossa travessia, procurando

de cada vez mais contribuir para a existência de um Poder Naval Brasileiro que possua credibilidade.

Não é, e jamais poderia ter sido, uma empreitada assumida por um pequeno grupo de entusiastas e partícipes diretos do processo, objetivando a concretização de um ideal. Pelo contrário, e esta é a grande lição que a análise histórica destes 90 anos de existência nos ensina: **enquanto o Poder Naval Brasileiro, em seu conjunto, não percebeu claramente o significado e a importância da posse dos meios aéreos de toda ordem a ele integrados para a consecução de sua missão, a Aviação Naval foi de pouca valia e o seu desaparecimento, em janeiro de 1941, comprova essa realidade.**

Assim sendo, e por dever de justiça, todos nós que temos o privilégio de envergar a asa simbólica da Aviação Naval em nossos uniformes somos e seremos sempre imensamente agradecidos aos companheiros da Marinha que, a todo momento, em diferentes épocas, contribuíram e contribuem para a nossa existência, o nosso aprimoramento, e, principalmente, nossa afirmação como um dos componentes indispensáveis de um Poder Naval. Sem eles e sem a sua participação interessada, competente e contínua, em qualquer nível hierárquico ou atividade administrativa, jamais poderíamos estar participando deste evento.

Confesso aos senhores que não foi tranquila a elaboração desta minha palestra e peço que entendam o meu problema.

Em 1996, por ocasião das comemorações dos 80 Anos da Aviação Naval e atendendo a uma solicitação dos responsáveis pela *Revista Marítima Brasileira*, coube-me abordar este mesmo tema sob o título "Aviação Naval: Sonhos e Realidades". Por convicção própria – adquirida certamente durante muitas décadas como instrutor e palestrante de nossa Escola de Guerra Naval –, sempre procurei não ser repetitivo,

mesmo que abordando um mesmo tema. Uma vez que, a meu ver, já havia apresentado uma análise detalhada sobre a saga da Aviação Naval até aquele momento histórico, deveria então, agora, apenas alinhar, como um observador afastado das lides diárias de nossa Marinha, minhas impressões sobre o que ocorreu na última década. Por outro lado, a vida nos ensina que, no passar dos anos, ao fazer continuamente uma autocrítica de nossas opiniões, de nossas avaliações e até mesmo das ações que praticamos, sempre existe algo a corrigir ou acrescentar.

QUATRO CENÁRIOS

Assim sendo, considere, finalmente, que em minha participação neste evento deveria retornar aos quatro cenários que sugeri em 1996: o da **criação**, o do **desaparecimento**, o do **renascimento** e o da **afirmação** e, no caso deste último cenário, incluir as realidades dos últimos dez anos. Atrevo-me também a esboçar um quinto cenário, que é também prospectivo: **as exigências do presente e do futuro**.

Ainda que, no meu entendimento, todos esses cenários sejam igualmente importantes em termos da história da Aviação Naval, pretendo dar-lhes um tratamento diferenciado, destacando apenas alguns aspectos que me parecem ser significativos em termos do nosso futuro.

Uma outra faceta do problema que enfrentei refere-se a citar nomes. Qualquer análise histórica inclui evidentemente aqueles participantes que, ao ver do analista, tiveram um papel relevante na concretização dos sonhos ou no enfretamento das realidades.

Assim sendo, ao mencionar alguns nomes no decorrer desta palestra, isto não deverá significar para os ouvintes que, por opinião particular ou uma visão restrita quanto aos 90 anos de nossa Aviação Na-

val, esteja esquecendo a grande maioria dos participantes que exerceram uma influência marcante ou contribuíram no máximo de suas possibilidades para o que somos hoje. Tive de fazer opções, e as omissões que possivelmente serão constatadas pela percepção dos senhores decorrem, certamente, das deficiências do palestrante.

Criação

Voltemos, então, por alguns instantes ao cenário da época da criação de nossa Aviação Naval.

Diria aos senhores que, dentre os nossos almirantes de posto mais elevado, nas primeiras décadas do século XX, Alexandrino de Alencar certamente se destacou pelo seu cabedal de conhecimentos quanto ao que se passava nas ambiências navais das nações mais avançadas. Já em 1906, por exemplo, ao propugnar a reformulação de nosso Programa Naval, ele demonstrava um perfeito entendimento das idéias de Fisher quanto ao revigoramento do Poder Naval britânico *vis-à-vis* suas tarefas hegemônicas no Oceano Mundial e a escassez de recursos então reinante na Grã-Bretanha. Em resumo, a qualidade substituindo a quantidade. A introdução dos *dreadnoughts* e dos cruzadores de batalha iria alterar significativamente o cenário naval da época e, quem sabe, poderia vir a ser, na visão de Alexandrino, uma solução para uma estrutura mais moderna, ainda que diminuta, do Poder Naval Brasileiro, visivelmente debilitado.

Creio ser possível os senhores concordarem que nossa Marinha vivia naquele momento uma das piores fases de sua História. As glórias da Campanha do Paraguai pareciam representar fatos de um passado distante, pelo menos para a nossa opinião pública.

As turbulências políticas e as crises financeiras que se acumulavam no crepúsculo

culo do Império e tiveram prosseguimento após o 15 de Novembro de 1889 impediram que, na passagem do século XIX para o século XX, pudessemos acompanhar a evolução dos meios que estruturam um Poder Naval digno dessa denominação e manter em uma condição mínima de operacionalidade os poucos meios de que dispúnhamos.

Diria, também, que o impacto da chegada da “nova” Esquadra produziu efeitos marcantes no nosso “modo de ser e proceder”, e isto tem muito a ver com os primeiros 25 anos da existência de nossa Aviação Naval.

Em primeiro lugar, é evidente que não estávamos devidamente preparados para o “salto tecnológico” decorrente da posse de novos meios navais. Não dispúnhamos de uma infra-estrutura, quer de âmbito nacional quer especificamente naval, para prover o apoio necessário à nova Esquadra, uma situação que era ainda mais agravada pela permanente carência de recursos.

Em segundo lugar, e como uma demonstração nítida de um instinto de preservação, em face das carências, procuramos estabelecer regras de procedimento que representassem, pelo menos, nossa existência, credibilidade e presença como Poder Naval, as quais, até certo ponto, eram semelhantes àquelas do modelo britânico do final do século XIX: o rigor e a multiplicidade dos uniformes, as rotinas detalhadas para qualquer atividade a bordo, o rígido cerimonial, e o tratamento esmerado na aparência dos navios, tudo isso envolvido em uma ambiência de marasmo operacional. Daí, quem sabe, o mito dos “patescas” e dos “marambaias” que permeou em nossa Marinha daquela época; e, provavelmente, nossos antecessores da Aviação Naval iriam representar anos mais tarde o exemplo acabado dos “marambaias”.

Voltemos novamente a Alexandrino para buscar um outro fio da meada que permitirá entendermos a primeira fase de nossa Aviação Naval. Desde novembro de 1910, e até 1913, ele permaneceu no exterior como presidente de uma comissão incumbida “do estudo da organização e desenvolvimento das diversas Marinhas européias”. Por certo, tomou conhecimento das reflexões britânicas, francesas, italianas e alemãs quanto a seus poderes navais às vésperas de um conflito que se pronunciava inevitável. Evidentemente, acompanhou a evolução do meio aéreo em proveito da guerra naval, e isto é comprovado por suas sugestões quanto “ao envio de oficiais para estudar a prática nos campos de aviação na Europa, fato que representaria um relevante serviço prestado ao País e à nossa classe”.

Não tenho dúvidas de que tomou conhecimento das visões de Victor Lougheed e de Clement Ader sobre o que viriam a ser os navios-aeródromos no futuro; da criação do Serviço Aeronáutico francês em 1912; das iniciativas a partir de plataformas adaptadas em navios de superfície inicialmente para a decolagem de aviões; de Charles Samson na Inglaterra; de Eugene Fly e de Chambers, nos Estados Unidos.

Creio que o episódio, historicamente documentado, de 6 de maio de 1916, sendo Alexandrino novamente ministro da Marinha, é um exemplo de sua visão do futuro, calcada em seus conhecimentos de assuntos navais. Entusiasmado, é possível, com as acrobacias aéreas de um exibicionista da nova arte, tal condição pode ter representado o impulso final para a criação de nossa Aviação Naval e a aquisição de seus primeiros meios (os hidroaviões *Curtis*), sempre com a restrição que ouvi em toda a minha singradura na Marinha: sem aumento das despesas.

Isto nos leva ao **terceiro fio da meada** que possibilita tecer o cenário do nasci-

mento da Aviação Naval e, ao mesmo tempo, entender as razões de seu desaparecimento em janeiro de 1941.

A Primeira Guerra Mundial representa, em minha opinião, o campo de provas em que a Aviação comprovou sua existência e demonstrou suas possibilidades futuras. Todos os meios que a capacidade humana tinha conseguido estruturar e modernizar com o passar dos séculos no tocante ao conflito armado e seus métodos de execução estavam presentes nos campos de batalha do continente europeu.

Eis que, repentinamente, tudo parecia estar sendo superado por um novo meio de combate totalmente distinto – frágil, é verdade; sem dúvida tecnologicamente incompleto e certamente não confiável.

O seu “valor” dependia totalmente de seu condutor que, por características inatas, era arrojado, independente e possuía um “modo de ser” diferenciado em relação aos demais combatentes. Criou-se, quase que instantaneamente, a imagem mítica do aviador. Imagem semelhante já surgira na Idade Média com os cavaleiros e suas magníficas armaduras nas lições e nos torneios. O aviador era o novo cavaleiro do século XX, empenhado em combates em uma nova ambiência, usando um pequeno veículo aéreo e buscando a obtenção de resultados cujo valor, para ele, tinha um significado também distinto.

Seus hábitos pessoais e seus uniformes eram diferenciados; o seu proceder em relação ao inimigo nada tinha a ver com as regras estipuladas para o enfrentamento nos campos de batalha terrestres. Ele não

convivia com as trincheiras lamacentas ou, de início, com o espaço confinado de um navio de guerra. Pelo contrário, o espaço aberto, as imensas pradarias recobertas pela grama e sem obstáculos artificiais constituíam o seu costumeiro *habitat*. Se também houvesse uma pequena vila ou cidade nas proximidades que proporcionasse um ambiente acolhedor e confortável, melhor ainda para os seus momentos de lazer ou quando as condições atmosféricas impedissem a prática do voo.

Ele não era, obrigatoriamente, recrutado e rigorosamente selecionado para aquela

atividade; sua participação representava a expressão de uma vontade pessoal. A imagem mítica do aviador gerou de imediato, na ambiência mundial, algo que ocorre nos dias atuais – e não consigo imaginar melhor comparação – no tocante ao nosso esporte preferido, o futebol: Quem fez o gol?

Quem foi o craque do jogo? Qual o melhor futebol do mundo?

Posso afirmar aos senhores que, na época, a opinião pública, pelo menos na França, Grã-Bretanha, Itália, Alemanha e Estados Unidos, influenciada intensamente pela imprensa, estava muito mais interessada nos resultados dos combates aéreos, no número de vitórias e em quem era o melhor “ás” do que nas perdas diárias de vidas humanas nos campos de batalha do continente europeu.

A guerra terminou e, na prática, a grande maioria dos aviadores ficou sem ter uma tarefa plenamente definida a cumprir. Temos, porém, que admitir que a capacidade criativa do ser humano é surpreendente.

A Primeira Guerra Mundial representa, em minha opinião, o campo de provas em que a Aviação comprovou sua existência e demonstrou suas possibilidades futuras

Os “feitos” dos combates aéreos foram substituídos pelos “raides”, pela busca de melhores resultados em velocidade e duração dos vôos; pela travessia dos oceanos, pelas demonstrações acrobáticas arrojadas e pela exposição do colorido, do espalhafoso na pintura dos aviões, nos uniformes de vôo e, especificamente, pelo proceder individual e coletivo dos aviadores.

Na medida em que a Aviação tornou-se presente em nossa ambiência como um meio reconhecidamente adequado para agregar as várias regiões do imenso espaço geográfico brasileiro e que importamos os meios aéreos para atender aos objetivos específicos do Exército e da Marinha, nós também, por via de consequência, importamos os hábitos, procedimentos e maneirismos dos aviadores estrangeiros daquela época. Se, de um lado, por exemplo, o Poder Naval britânico absorvesse como uma memorável herança histórica os feitos de Drake e seus sucessores ou o Poder Naval francês cultuasse as ações de seus corsários Jean Bart e Duguay Trouin e, em ambos os casos, aceitassem com facilidade o novo modelo de guerreiro que, afinal de contas, acabava de contribuir para a vitória na guerra, o mesmo não poderia ocorrer facilmente no pensar militar brasileiro.

No nosso caso específico, como Marinha, isso está plenamente demonstrado nos Relatórios Anuais dos ministros daquela época quanto ao “espírito esportivo dos aviadores” e ao afirmarem que “somente depois de 1936 foi impressa uma feição militar na conduta dos aviadores navais, tendo sido abolidos os vôos sem objetivo e introduzidos os exercícios e treinamento de finalidades táticas”. Mais ainda, quanto ao que deveria ser um aviador naval; e

que na realidade não era segundo um ponto de vista típico naquele momento:

“Ao aviador naval é imprescindível a perfeita adaptação com o oceano e os navios da Esquadra. A par da habilidade peculiar a um simples piloto, não poderá ele ser eficiente às operações da Esquadra sem bem conhecer a Marinha e estar perfeitamente endoutrinado com suas ações. Tem que viver com a Esquadra, saber das suas operações e possuir conhecimentos que o habilitem a utilizar da arma que lhe for entregue para bem agir contra as forças navais inimigas; precisa sempre ser da Marinha, com ela nunca deve perder o contato; estar sempre a par de seus progressos e dos seus desenvolvimentos, considerando-a como sua própria profissão”.

Dáí os meus questionamentos no artigo referente aos 80

A defesa aérea do litoral compete à Aviação Naval

Anos da Aviação Naval:

Qual Esquadra? Onde se baseava essa Esquadra e em qual oceano?

Será que a Ilha Grande representava o oceano?

Poderá parecer também que nesse mesmo artigo faço uma análise um tanto ou quanto inadequada quanto às opiniões do Almirante Protógenes Guimarães, o primeiro comandante de nossa Aviação Naval e também ministro da Marinha entre 1931 e 1935.

No contexto do que mencionei de início quanto aos ensinamentos da vida e à obrigatoriedade de uma autocrítica, reconheço que Protógenes, como partícipe direto do governo brasileiro, tinha bastante razão ao enfatizar (na linguagem da época e com os meios então existentes) que “a Marinha não pode prescindir dos grandes aerobotes de patrulha nem dos hidroaviões

de conservação difícil". E isso é comprovado pelo Regulamento Geral para a Aviação Naval, de julho de 1935, em que textualmente são mencionadas as unidades aéreas embarcadas e aquelas destinadas à defesa do litoral, enfatizando inclusive que "a defesa aérea do litoral compete à Aviação Naval".

Se transportarmos essas idéias para o momento atual, levando em conta a importância cada vez maior de nossa zona econômica exclusiva, a dependência do comércio marítimo para a obtenção de saldos comerciais e as tarefas específicas de nosso Poder Naval, chego à conclusão de que as opiniões de Protógenes refletiam basicamente uma visão correta quanto à missão da Marinha em relação ao nosso espaço marítimo *vis-à-vis* as realidades que tinha de enfrentar.

A carência de recursos, o alheamento da sociedade brasileira e o pouco prestígio político de nossa Marinha implicavam, sem dúvida, uma incapacidade para a obtenção dos meios necessários ao cumprimento da sua missão.

Desaparecimento

Certamente Protógenes tinha pleno conhecimento da presença e do aprimoramento dos navios-aeródromos, mas considerou que não seria possível acompanhar essa nova evolução dos meios de superfície, tendo em vista as realidades brasileiras naquele momento.

Mantenho, todavia, minha opinião de que a criação do chamado Corpo de Aviação da Marinha, em 1931, contribuiu de maneira decisiva para o desaparecimento

da Aviação Naval, e isso fica bem claro nas palavras de Protógenes, como se fosse a admissão de uma futura derrota: "A criação desse Corpo... marcou um passo quanto às concessões razoáveis para a criação de uma Aviação única, medida que a Inglaterra, a França, a Itália e o Chile puseram em prática, mas cujo acerto ainda está sujeito a controvérsias".

Os fatos vieram progressivamente demonstrar quão frágil era o conceito de um Poder Aéreo Único, e todos os países mencionados por Protógenes, assim como as demais nações significativas deste pequeno planeta, dispõem hoje de sua Aviação Naval incorporando os meios de toda ordem que forem considerados necessários

para o cumprimento de sua missão.

Assim sendo, creio ser possível afirmar que Protógenes Guimarães, como participante da criação e da evolução iniciais da Aviação Naval brasileira, merece o nosso reconhecimento principalmente

por sua visão quanto às tarefas explícitas do componente aéreo de um Poder Naval e que continuam válidas nos dias atuais.

Derrotado por circunstâncias cujo controle estava fora de seu alcance e provocadas por uma presença pouco significativa da Marinha no cenário nacional, ele não poderia jamais congrega o potencial necessário para enfrentar a borrasca que se aproximava.

O decreto presidencial de janeiro de 1941 contém, na realidade, três decisões totalmente distintas.

A **primeira decisão** foi perfeitamente correta e oportuna. Teria de ser estabelecido um sistema integrado de atividades aéreas, quer na localização dos aeroportos,

Os fatos vieram progressivamente demonstrar quão frágil era o conceito de um Poder Aéreo Único

atendendo até quando possível as necessidades civis e militares, quer na regulamentação e administração das práticas aéreas, obedecendo as regras que começavam a ser implantadas universalmente em proveito da segurança de Aviação. Surgiram em seqüência um Departamento de Aviação Civil (DAC) e uma Infraero na estrutura do novo Ministério da Aeronáutica.

A **segunda decisão** foi essencialmente técnica. Não seria adequado, mesmo nas circunstâncias daquele momento, que a Marinha criasse e posteriormente desenvolvesse uma indústria aeronáutica em proveito próprio. Reconheço, ainda assim, que a decisão da Administração Naval foi de grande importância, pois despertou o interesse nacional por algo que teria conseqüências benéficas no futuro em proveito civil e militar: a nacionalização dos meios. O Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA), a Embraer, Casemiro Montenegro e Ozires Silva refletem os aspectos positivos dessa decisão.

A **terceira decisão**, sem dúvida, foi de caráter emocional e partindo de premissas sem uma substancial consistência lógica. É verdade que o “modo de ser” e “proceder” dos aviadores jamais foi absorvido (ou, pelo menos, adquiriu uma moldagem aceitável) na ambiência da Marinha, o mesmo ocorrendo em nosso Exército. Por outro lado, existiam as influências externas e as proposições inovadoras de um Douhet (na Itália) e de “Bill” Mitchell (nos Estados Unidos).

Ainda assim, é justo reconhecer que o novo modelo instituído para a nossa expressão militar não representou um fato isolado. Nos Estados Unidos, por exemplo, o Exército perdeu o seu componente aéreo em benefício da Força Aérea Independente. A Marinha norte-americana conseguiu com enorme dificuldade manter sua Aviação “dita” embarcada, graças possivelmente aos seus feitos na Guerra do Pacífico.

É interessante também observar que o Exército norte-americano “recuperou” mais tarde o seu componente aéreo seguindo exatamente as mesmas etapas e práticas de fortuna por nós adotadas para o renascimento da Aviação Naval.

Renascimento

Convivemos durante alguns anos com o desaparecimento do componente aéreo da Marinha. Creio que, em termos do cenário do Renascimento, a pergunta lógica a ser respondida é: Por que ocorreu o Renascimento e como ele se processou?

Diria que a nossa participação na Segunda Guerra Mundial não apenas alterou de maneira significativa a qualidade dos meios de nosso inventário naval como também – e o que foi mais importante – produziu um arejamento no nosso pensar quanto às reais necessidades de um Poder Naval brasileiro (ainda que restrito à guerra anti-submarino), em relação às táticas de emprego desses meios e, especialmente, ao reconhecimento da importância e imprescindibilidade do navio-aeródromo como o núcleo central de uma força naval.

Parece-me ser lógico afirmar que esse arejamento teria progressivamente de se fortalecer e gerar dividendos a partir do local onde eram adestrados os especialistas (oficiais e praças) que guarneciam e operavam os meios navais existentes ou a serem incorporados ao nosso inventário naval.

Por esse motivo, considero que o Centro de Instrução de Tática Anti-Submarino – Citas (logo em seguida intitulado Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão – CAAML) representa o berço inicial da nova Aviação Naval. Assim sendo, e por um dever de justiça, deveremos reconhecer que Helio Leoncio Martins, no final dos anos 40 do século passado, foi um dos

precursores mais atuantes e decisivos para estimular o que chamo de Renascimento.

Como comandante do CAAML, ele procurou eliminar na prática os entraves e rancores que continuavam presentes no relacionamento Força Aérea Brasileira (FAB) x Marinha. O curso de Tática Anti-Submarino Aeronaval, contando com a participação dos meios aéreos da FAB e, especialmente, com o Esquadrão de Catalinas sediado em Belém, permitiu não apenas a criação de um convívio fraternal entre os "aviadores" e "marinheiros" mais modernos, como também serviu como um manancial de conhecimentos aeronáuticos de excepcional valia para os futuros aviadores navais e, ao mesmo tempo, para ampliar o entendimento da absoluta necessidade da participação dos meios aéreos integrados aos meios de superfície em nossas operações navais.

O fato de o CAAML estar situado no Cais Norte e intimamente associado à Esquadra possibilitava também o convívio cotidiano com os jovens comandantes da época, como, por exemplo, Sá Earp, Bracy, Sylvio Figueiredo e Oswaldo Assunção Moura, que, com suas experiências adquiridas durante a guerra e suas visões do futuro, contribuíram para o nosso pleno entendimento não só da necessidade como também do modelo de uma nova Aviação Naval.

Considero que a criação da Diretoria de Aeronáutica da Marinha, em 1952, com a finalidade de "coordenar os assuntos relacionados à Aviação Embarcada", foi uma conseqüência das iniciativas desenvolvidas no Cais Norte, e, por certo, o Almirante Renato Guillobel, quando ainda diretor do Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras, era um observador atento dessas atividades e sempre proporcionou todo o apoio exigido para o pleno funcionamento do CAAML.

O texto do decreto de criação do Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval (CIAAN), em 1955, teve uma longa gestação a partir de 1953, motivada pelas divergências Aeronáutica x Marinha. E somente foi aprovado calcado em nossas proposições graças ao bom entendimento e à amizade entre Amorim do Valle e Eduardo Gomes.

Quando, em novembro de 1956, demos início à instalação do CIAAN no aterro existente no quilômetro 11 da Avenida Brasil, o núcleo inicial de nossa tripulação foi proveniente do CAAML. Incluiu, dentre outros, um capitão-aviador da Força Aérea Brasileira. Na realidade, ele já era um aviador naval que conviveu conosco como instrutor no CAAML (e recordo com saudade outros instrutores, como Farias Sobrinho e Santiago). Existe uma parcela significativa da participação entusiasmada de Pereira Sobrinho na difícil tarefa de implantação do nosso CIAAN.

Mais tarde, como primeiro comandante da 2ª ELO, ele sempre esteve presente no apoio às nossas atividades. Daí porque reitero o convite para que você, meu companheiro Pereira Sobrinho, passe a ser um participante obrigatório do conjunto das "Velhas Águias" no desfile militar da comemoração do Dia da Aviação Naval.

Diria também que os métodos de elaboração dos currículos para os diferentes cursos do CIAAN, assim como da documentação necessária para sua execução, seguia exatamente os modelos preconizados pelo nosso CAAML.

Há uma longa seqüência de eventos, todos intimamente relacionados, que precede o momento que considero como o mais importante no cenário do Renascimento e que determina o seu término, qual seja, a decisão Castelo Branco de 26 de janeiro de 1965.

A instalação do CIAAN na Avenida Brasil, por exemplo, facilitou sobretudo a nossa instrução de pilotagem, principal-

mente depois do recebimento dos dois *Widgeon* adquiridos na Inglaterra. Permitiu o início do preparo dos especialistas que iriam guarnecer o Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, a ser modernizado na Holanda. Possibilitou, ainda, a criação de uma estrutura de manutenção e apoio, a primeira e única naquele momento, que era imprescindível para a manutenção dos sete helicópteros que já possuíamos.

A aquisição do *Minas*, um fato relevante em nossa caminhada, representou o principal alicerce para a estrutura que estava sendo montada. No seu regresso ao Brasil, e graças a mais uma iniciativa de Helio Leoncio Martins, trouxe os três helicópteros *Whirlwind* que passaram a ser, de início, os meios aéreos da primeira unidade aérea da Marinha, o 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (HU-1) o que é mais importante em termos da nova Aviação Naval, subordinado diretamente à Esquadra. Uma condição que interrompia uma sistemática que sempre considerei inadequada, qual seja a subordinação de meios aéreos ao que deveria ser uma diretoria técnica. A meu ver, uma das causas do descompasso que predominou na primeira fase da Aviação Naval entre a Marinha de superfície e seu componente aéreo.

A implantação do HU-1 na Avenida Brasil possibilitou também um relacionamento mais íntimo e proveitoso com São Pedro da Aldeia, em fase final de construção. A montagem e o deslocamento em vôo para a nossa Base Aérea Naval a partir da Avenida Brasil dos helicópteros do 1º Esquadrão de Helicópteros de Instrução e dos *Pilatus* (nossas primeiras aeronaves de asa fixa)

são provas dessa afirmativa. Por outro lado, o Comando da Esquadra não apenas incentivou como também sempre exigiu a participação dos helicópteros em seus exercícios periódicos. Daí a necessidade da instalação de pontos de abastecimento e de comunicações rádio no Colégio Naval, em Santos, Florianópolis, Tramandaí, Rio Grande, Vitória e Salvador. Daí a base aeronaval de apoio na Ilhabela para a observação de tiro em Alcatrazes.

Existem alguns outros fatos que me parecem interessantes comentar, quem sabe no contexto de uma visão inteiramente pessoal, no tocante ao cenário do Renascimento. Em primeiro lugar está o nível de reconhecimento do "valor" atribuído ao

componente aéreo em termos das atividades da Marinha.

Sem a menor dúvida, os hidrógrafos foram os primeiros a perceber o "valor" do helicóptero em proveito de suas atividades profissionais. Quando, por exemplo, foi contratada a construção

do *Sirius* e do *Canopus* no Japão, Ernesto de Mello Batista (um hidrógrafo), presidente da Comissão de Recebimento, incorporou no contrato a aquisição de dois helicópteros *Bell 47-G*. Os *Bell 47-J* (cedidos pela Marinha norte-americana em 1957) foram muito mais empregados nos levantamentos hidrográficos do que em proveito da Esquadra, a quem estavam destinados.

Uma das razões pelas quais o HU-1 transferiu sua sede operacional da Avenida Brasil para o Rio Grande, em setembro de 1964, foi prestar apoio, a partir de Tapes, à fase final do levantamento hidrográfico da Lagoa dos Patos, a cargo de um prezado e ilustre colega hidrógrafo.

A aquisição do *Minas*, um fato relevante em nossa caminhada, representou o principal alicerce para a estrutura que estava sendo montada

Não devo esquecer de mencionar a operação e o apoio sempre presentes do capitão dos portos de Porto Alegre, outro ilustre hidrógrafo, Maximiano da Fonseca, e o estímulo permanente do então chefe do Estado-Maior da Armada, Levy Penna Aarão Reis, da mesma especialidade.

Quando a Marinha iniciou nossa presença na Antártica, e no decorrer de todo o levantamento hidrográfico da parte norte da região amazônica, sempre ocorreram o interesse e as exigências de Roxo de Freitas e Maximiano quanto à participação dos helicópteros. Se a esses exemplos acrescentarmos as iniciativas de Helio Leoncio Martins (também um hidrógrafo) e que o *Minas* foi adquirido por um ministro também hidrógrafo, seremos

levados a concluir que a Aviação Naval será sempre devedora, quanto à sua existência, da percepção de nossos hidrógrafos, no tocante ao “valor” do meio aéreo.

Ao destacar os hidrógrafos, peço que isso não desperte a reação dos representantes de outras especialidades de nossa Marinha, por não lhes atribuir o devido realce. Afinal de contas, se existiu a nossa rede de comunicações-rádio objetivando estruturar um inédito Sistema de Proteção ao Vôo, desde o Rio de Janeiro para o Sul e até Salvador, que foi de excepcional valia, e se os equipamentos eletrônicos do HU-1 sempre funcionaram a contento, tudo isso devemos à capacidade e inventividade de nossos “eletrônicos”, e Nei Moura de Almeida representa um exemplo perfeito de sua especialidade. Os registros históricos demonstram que os “submarinistas” nasceram junto conosco e que, por circunstâncias do destino, seriam, quando pertencentes a nações inimigas, os alvos preferenciais de nossa atividade militar. Sempre contamos com nossos irmãos de berço para o aprimoramento profissional de nossas tripulações.

O evento significativo que quero recordar e que nos anais de qualquer Marinha dificilmente iremos encontrar, pelo menos nos idos dos anos 60 do século passado, refere-se à passagem do comando de um submarino em pleno oceano. A autoridade que iria presidir a cerimônia era transportada do navio-aeródromo, o nosso *Minas Gerais*, via helicóptero, envergando um impecável 5.5 e sendo “depositada” por guincho no convés mais do que instável de um submarino. Pode ser que aquele capitão-de-fragata –

submarinista – que ia assumir o comando (mais tarde nosso ministro) e propugnador do evento acreditasse no “valor” da Aviação Naval e na capacidade do piloto responsável pela faina. Por outro lado, e mais uma vez por coincidência, o Comandante-em-Chefe da Esquadra (Comemch) que se arriscou naquela empreitada também era um hidrógrafo.

Em qualquer Aviação, o suprimento de sobressalentes em tempo sempre representou um dos problemas fundamentais para a disponibilidade de aeronaves. Nossa tarefa no HU-1, por exemplo, foi continuamente facilitada, pois contávamos em nossa tripulação com o primeiro Intendente de Aviação de nossa Marinha.

A despeito de sua fragilidade física, a presença de Edson Caldas representou, sempre, a garantia do sucesso da manutenção de nossos helicópteros. Ainda que as etapas iniciais de nossa singradura tenham sido

Os hidrógrafos foram os primeiros a perceber o “valor” do helicóptero em proveito de suas atividades profissionais

plenas de improvisações devido às carências existentes, nem por isso deixamos de nos preocupar com um dos componentes fundamentais de qualquer Aviação, qual seja a presença dos médicos de Aviação. Graças a um dos pioneiros aqui presente, Hadoram Calazans, dispúnhamos, no quilômetro 11 da Avenida Brasil, já em 1958, dos recursos necessários ao acompanhamento psicomédico de nossos pilotos.

O último fato que desejo comentar refere-se aos resquícios decorrentes da primeira fase da Aviação Naval, que se manifestavam aleatoriamente. Entre 1962 e 1965, por exemplo, seguidamente recebi na Avenida Brasil o que chamaria de "visitas de surpresa" por autoridades navais (a nível de capitão-de-mar-e-guerra antigos) para, sob diferentes alegações, na verdade, verificarem se estávamos procedendo como um "clubesportivo" ou se cumpriamos as rotinas preconizadas para as Organizações Militares (OM) da Marinha. Décadas mais tarde, já então como autoridade naval, obtive essa confirmação por alguns dos remanescentes daquela época.

Considero que a operação dos T-28 a bordo do nosso navio-aeródromo, contestada pelos companheiros da Força Aérea e maliciosamente contaminada pela imprensa, e o incidente em Tramandaí, em dezembro de 1964, representaram a gota d'água que faltava para o copo transbordar. Essa realidade exigia uma solução clara a nível presidencial, ainda que influenciada por motivações políticas e comunitárias.

Por outro lado, continuo convencido de que naquele momento havíamos atingido o limite do possível quanto às nossas atividades aéreas, sem dispor do apoio imprescindível por parte da infra-estrutura aeronáutica existente. Reconheço, da mesma maneira, que a decisão de Castelo Branco representou para muitos uma derrota sob o ponto de vista do nosso ideal, como também

tenho plena convicção de que o tema Aviação Naval estava se transformando em um jogo político para realçar personalidades.

Tudo o que foi criado desde o início da instalação do CIAAN na Avenida Brasil até o incidente de Tramandaí foi fruto de um misto de improvisações, de iniciativas corajosas, de competência técnica e, principalmente, de um entusiasmo sempre crescente.

Havíamos demonstrado plenamente nossa capacidade e, por certo, se continuássemos a praticar aquele modelo de atividades aéreas, estaríamos enveredando em uma rota plena de riscos que poderiam anular os resultados alcançados.

Em nosso caminhar durante o período do Renascimento sofremos perdas de vidas humanas até hoje não esquecidas. Nosso primeiro instrutor de voo, o Sargento (FN-UM) Antônio Gomes Maranhão, Gama Lobo, Martinho, Braga Ribeiro, Vidigal, Theinert, todos foram companheiros que procuraram, no melhor de suas possibilidades, contribuir para o nosso progresso; a eles, a minha homenagem sincera.

A decisão de Castelo Branco demarca, repito, o final do que considero ser o "Cenário do Renascimento". Nós adquirimos definitivamente o **direito de voar**, um direito incompleto, é verdade. Foram criadas restrições quanto aos meios aéreos que poderíamos possuir e a um possível acréscimo de bases terrestres para apoio às nossas operações.

Por outro lado, todavia, passamos a dispor do apoio da infra-estrutura aeronáutica em todo o território nacional. Nós formaríamos os nossos pilotos e tínhamos o pleno direito, sem interferências externas, de credenciá-los para a prática de voo em quaisquer condições.

Não creio que, em momento algum, tenha germinado a idéia de que nosso futuro já estava definido e de que a Aviação Naval seria uma aviação de helicópteros. Bas-

tava acompanhar atentamente a evolução do raciocínio nas demais nações e as iniciativas de nossas autoridades para perceber que, mais cedo ou mais tarde, atingiríamos o nosso objetivo.

O fato indiscutível é que obtivemos o período de tempo indispensável para reagrupar e aperfeiçoar nossas atividades e para definir, em termos lógicos e profissionais, competências e cadeias de comando. Dar prosseguimento à transformação da “macega” em uma OM da Marinha capaz de proporcionar o apoio indispensável às atividades aéreas.

Fernando Ernesto Carneiro Ribeiro será sempre para todos nós um exemplo dentre muitos oficiais de Marinha que se dedicaram de corpo e alma a mudar a imagem então predominante sobre as condições de nossa Base Aérea Naval em São Pedro da Aldeia.

O Minas, em um contexto de interesse nacional, pôde, finalmente, ser empregado em sua plena capacidade (a despeito de nossas mágoas), e posso lhes afirmar que, no início das operações, o então comandante do Grupo de Aviação Embarcada da FAB e o oficial-donar de nosso navio-aeródromo – o aviador naval palestrante – estavam plenamente conscientes e concordes de que tudo seria feito para a obtenção de pleno sucesso.

Foram criadas novas possibilidades, a partir de 1976, para o embarque sistemático de nossos helicópteros a bordo dos contratorpedeiros que dispunham, até então, de uma plataforma projetada para em-

prego de *drones* com controle remoto. Graças ao apoio de nossos engenheiros navais, foi possível transformar a destinação dessas plataformas para o embarque dos helicópteros, o que contribuiu para um relacionamento mais íntimo entre o meio aéreo e o meio de superfície, com a criação dos DAE.

Pela primeira vez, ignoramos as restrições impostas pela decisão de Castelo Branco, e graças à determinação de Maximiano da Fonseca e à compreensão das autoridades da Aeronáutica, implantamos o DAE-FLOTAM, uma pequena semente que se multiplicou posteriormente com as sedes

dos Esquadrões em Rio Grande e Ladário.

**Atingimos
progressivamente um nível
de excelência reconhecido
amplamente na ambiência
internacional e que,
inclusive, possibilitou
apoiarmos com êxito
nossos companheiros do
Exército quando da
implantação do seu
componente aéreo**

Afirmção

Atingimos progressivamente um nível de excelência reconhecido amplamente na ambiência internacional e que, inclusive, possibilitou apoiarmos com êxito nossos companheiros do Exército quando da implantação do seu componente aéreo.

O “**Cenário da Afirmção**” (como proponho) teve início naquele 26 de janeiro de 1965 e se encerrou em um outro momento histórico: 8 de abril de 1998, quando adquirimos finalmente o direito da posse de aeronaves de asa fixa.

Houve, sem dúvida, uma seqüência de iniciativas corajosas e providências oportunas por parte dos responsáveis pela direção da Marinha no decorrer desse período que possibilitaram, no momento exato, e graças às qualidades político-estratégicas de um ministro da Marinha, completar-

mos mais uma etapa de nossa singradura. V. Exa. Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira foi o autor desse feito e, sem a menor dúvida, merece o nosso reconhecimento.

Houve, também, por exemplo, a participação pessoal e competente de autoridades navais para que os AF-1 fossem encaminhados com toda segurança, e o mais breve possível, do porto de chegada para a nossa Base Aérea Naval, como também para que pudessem ser empregados no mais curto espaço de tempo em nosso navio-aeródromo. Vivenciei esse momento histórico, que representa uma das minhas recordações mais preciosas na singradura da Aviação Naval.

É interessante observar que o **Cenário da Afirmação teve a duração de 33 anos**. Tempo demais para o que significava ser a concretização lógica de uma realidade insofismável. Talvez o tempo exigido pelas carências de nossa sociedade, que não consegue perceber a problemática da convivência entre nações, que não adquiriu, em seu verdadeiro sentido, uma mentalidade marítima, e, por via de consequência, repito, pela pouca atenção proporcionada pelos atores políticos quanto ao valor da imensa área oceânica com que nos defrontamos e quanto às reais necessidades de nosso Poder Naval, visando protegê-la. Ainda assim, o tempo suficiente para que agregássemos os componentes necessários e imprescindíveis, objetivando a consecução de novas etapas nos próximos anos.

EXIGÊNCIAS DO PRESENTE E DO FUTURO

Quando proponho um quinto cenário, que intitulo de **“As exigências do presente e do futuro”**, minha intenção é de apenas enfatizar algumas questões que considero devam merecer a atenção de nossas auto-

ridades. É provável, inclusive, que, por não participar da ambiência da Administração Naval, não acompanhe suas decisões, e, quem sabe, estas questões que irei propor já estejam sendo analisadas ou que soluções foram encontradas e estejam sendo colocadas em prática.

Como um exemplo de meu cuidado na identificação do que considero que deveria merecer maior atenção, assim como as sugestões que apresento, valho-me das palavras de nosso comandante da Marinha em 2002 (o qual também foi diretor de Aeronáutica), o Almirante Sergio Chagastelles.

“Entretanto, se muito foi feito em termos de Aviação Naval, temos consciência de que muito há por fazer para o aprimoramento da capacidade de defesa aérea da força naval: a modernização dos aviões AF1; a aquisição de aviões de alarme aéreo antecipado; a capacitação para o reabastecimento de combustível em vôo; a formação do pessoal para completar os efetivos planejados; a ampliação e o melhor aparelhamento dos esquadrões localizados nos Distritos Navais; obras de infra-estrutura e desenvolvimento de bases; investimentos aeronáuticos – eis alguns dos pontos que têm merecido a atenção da Administração.”

Foi esse comandante da Marinha que, em julho de 2000, por circunstâncias do destino, conseguiu adquirir o *São Paulo*, um evento que, associado à posse dos AF-1, transformou significativamente as características de nosso Poder Naval, afastando-o das tarefas limitadas próximo aos litorais e especificamente anti-submarino e proporcionando-lhe uma capacidade oceânica que corresponde à nossa destinação, qual seja uma presença, ainda que limitada no momento, com credibilidade no Atlântico Sul.

É no contexto dessas colocações que me aventuro em apresentar algumas ques-

tões até repetitivas quanto ao que sugeriu em 1996, mas que também são significativas e complementam o que dizia nosso comandante da Marinha em 2002.

A primeira questão poderá até parecer pueril, mas ela está presente desde o renascimento da Aviação Naval. Sem querer parecer um purista da língua portuguesa, proporia aos senhores que nós sofremos daquilo que intitulo como a “síndrome do qualificativo embarcado”. Em todos os atos oficiais que marcaram nossa evolução, sempre aparece algo como “a Marinha disporá de aeronaves embarcadas...”, ou “as aeronaves embarcadas serão da Marinha...”, e até mesmo, no decreto de abril de 1998, é dito que “a Marinha disporá de aviões e helicópteros destinados ao guarnecimento dos navios de superfície e de helicópteros de emprego geral...”.

Tal fato parece criar um tipo de restrição quanto à posse dos meios de que necessitamos. É importante ficar bem claro e entendido que não existem “aeronaves embarcadas,” no sentido que alguns engenhosamente atribuem como um pretexto para restringir nossas atividades e que outros, em nossa própria ambiência, admitem como uma característica impeditiva formal ou, quem sabe, negociada quanto ao direito de possuímos os meios adequados de toda ordem e imprescindíveis para uma Aviação Naval, tendo em vista a tarefa que lhe cabe na estrutura de um Poder Naval.

O que existe de fato são aeronaves tecnicamente adaptadas para permitir, também, o seu emprego a bordo. E quando falo em emprego estou me referindo ao local a partir do qual, normalmente (e friso o normalmente), as aeronaves irão executar, quando embarcadas, as missões previstas.

Creio não haver a menor dúvida para os senhores de que, nos 365 dias do ano, qualquer aeronave “dita embarcada” permanece logicamente, como ocorre em todas as

aviações navais, durante um maior período de tempo em sua sede terrestre, uma Base Aérea Naval.

Evidentemente essa aeronave continuará sendo utilizada na ambiência terrestre não só para o adestramento de seus pilotos como também para a manutenção de suas condições operativas.

Tal realidade nos leva à segunda questão, que até poderia parecer óbvia para os que se dedicam profissionalmente ao tema. O custo da hora de voo, assim como de manutenção de uma aeronave de elevada performance e tecnicamente adaptada para emprego a bordo, é elevado (sem levar em conta o tempo de vida útil da aeronave). Por outro lado, é plenamente reconhecido que o acúmulo de horas de voo contribui para um natural aperfeiçoamento do piloto, e esse procedimento não implica que seja obrigatoriamente realizado na aeronave a ser empregada a bordo.

Assim sendo, com a eliminação da “síndrome do qualificativo embarcado”, creio, iriam desaparecer também as restrições, até mesmo auto-impostas, quanto ao entendimento da necessidade de dispormos de outros modelos de aeronaves (não tecnicamente adaptadas para emprego a bordo) visando o adestramento e, conseqüentemente, o aperfeiçoamento de nossos pilotos com um custo mais reduzido, assim como para outras atividades que, a critério da Administração Naval, devam ser implementadas.

O aviador naval

A terceira questão que apresento refere-se ao fluxo de formação de nossos pilotos.

O aviador naval continua e continuará sendo um voluntário, mas existe um fator aleatório que é decisivo, o qual afeta a maior, ou menor, composição das turmas, e que é o exame de seleção.

Tenho conhecimento das iniciativas adotadas em nossa Escola Naval para ampliar o voluntariado, como, por exemplo, o Grêmio de Aviação e, até mesmo, o simulador de vôo, lá instalado graças ao apoio do CIAAN.

A meu ver, a indefinição atual quanto à composição das turmas que anualmente chegam ao nosso Centro de Instrução poderá causar problemas futuros, levando-se em conta as exigências de carreira do oficial da Marinha, como a obrigatoriedade, que considero fundamental, do aviador naval servir embarcado em nossos meios de superfície (além do navio-aeródromo) ou em funções administrativas nas diferentes OMs da Marinha. Sem esquecer também as próprias necessidades da aviação naval, que, em seu conjunto, estarão sempre em crescimento.

Não creio que em termos de custo-benefício seja oportuno, por exemplo, ampliar o Corpo de Aspirantes, visando ao atendimento de nossas necessidades. Será que este não é o momento para imitarmos o exemplo de outras nações mais esclarecidas e usufruir do imenso e precioso cabedal de recursos humanos representado pelo sexo feminino e, admitindo um voluntariado e a imprescindível seleção, formar de início pilotos de helicópteros e especialistas de manutenção para completar as tripulações de nossos Esquadrões e dos órgãos de apoio?

Com Maximiano da Fonseca, em 1981, nós fomos pioneiros quanto a essa prática em proveito da Marinha, e os resultados alcançados em todos os setores das atividades navais (exceto a Aviação Naval, não cogitada na época) demonstraram a visão correta e oportuna do nosso ministro.

Os companheiros da Força Aérea já deram início a este processo no tocante à formação de pilotos. Observem os senhores que o contingente humano de nossa Aviação Naval está registrado e inserido em pelo menos três daqueles segmentos colo-

ridos que assinalam os diferentes Corpos e Quadros da Marinha, o nosso tradicional "Boletim dos Oficiais dos Corpos e Quadros da Marinha" (BOCM): Armada. Fuzileiros Navais e Médicos (de Aviação).

O que impede, por exemplo, que o Quadro Técnico, em que existe uma miríade de especialidades, também não seja uma fonte de recrutamento para a Aviação Naval? Ou, ainda, que uma tenente com formação inicial de Informática ou um tenente formado em Engenharia, se voluntários e aprovados nos exames de seleção, transformem-se também em aviadores navais? E, neste caso, passarem para o Quadro Complementar do Corpo da Armada?

A quarta questão, no meu entendimento, é uma resultante da combinação das três outras que apresentei. No momento, e isto já vem ocorrendo nos últimos anos, passamos a dispor de dois "modelos" de pilotos: aqueles selecionados para a pilotagem de aviões de elevada *performance* (e não creio estar profissionalmente errado, ou exagerando em atribuir essa classificação aos AF-1) e os pilotos de helicóptero. Ainda que, graças à meritória cooperação de nossa Força Aérea, tenha se tornado possível realizar a instrução básica de pilotagem em asa fixa em Pirassununga, ao término desse evento aqueles comprovadamente com maior aptidão para a pilotagem do AF-1 prosseguem nessa singradura; os demais serão formados **inexoravelmente** como pilotos de helicópteros.

Creio não haver dúvidas de que em qualquer momento no futuro (e espero que seja breve) iremos adquirir, pelo menos, as aeronaves destinadas ao alarme aéreo antecipado. Quem irá pilotá-las? Seria lógico, em termos de custo/benefício, desviar pilotos qualificados no AF-1 para essa nova tarefa, que exige aptidões distintas e possivelmente menos rigorosas daquelas de um avião de elevada *performance*? Ou se-

ria, então, mais adequado, desde agora, dar prosseguimento ao preparo de pilotos de asa fixa aproveitando-se de parcela significativa daqueles que estão sendo encaminhados para os helicópteros?

Sem querer me intrometer na seara do nosso excelente Serviço de Seleção de Pessoal da Marinha, não tenho a menor dúvida de que os requisitos exigidos para um piloto do AF-1 são diferentes daqueles de um piloto de uma aeronave de alarme aéreo antecipado (por exemplo, o *Tracker*), mesmo tendo de operar normalmente a partir de convés de vôo de nosso navio-aeródromo.

Se viermos a dispor – e honestamente, acredito, nada nos impede – de aeronaves de asa fixa para adestramento e outras tarefas a nosso critério, estaríamos certamente estabelecendo o ritmo necessário para a consecução dos objetivos previstos e, sem dúvida, reduzindo futuras despesas.

UMA NOVA BASE?

A quinta e última questão tem origem, a meu ver, em raciocínio e procedimento típicos e até mesmo históricos de nossos planejadores navais, qual seja “colocar todos os ovos em uma única cesta”. Seja pela carência proverbial de recursos, seja por um bairrismo peculiar à nossa Marinha, praticamente todos os principais meios de superfície e seu correspondente apoio estão concentrados na Baía de Guanabara.

Se levarmos em conta que em São Pedro da Aldeia, talvez por osmose, já existem no momento cinco esquadrões de helicópteros e um esquadrão de asa fixa; se acrescentarmos a curto prazo pelo menos mais dois esquadrões (alarme aéreo antecipado e adestramento de asa fixa), sem a menor dúvida estaremos transformando nossa Base Aérea Naval em um “cogumelo aeronáutico” que não se coaduna com as exigências da instrução de vôo, do adestra-

mento, das operações rotineiras e das regras da Segurança de Aviação.

Quanto a este aspecto, permitam-me um depoimento pessoal que complementa essa observação. No desempenho de minhas atividades na Administração Naval, fui o responsável por definir os locais que servem de base, no momento atual, para os 3º, 4º e 5º Esquadrões Distritais. Também me coube planejar e gerenciar a construção de suas instalações.

Jamais considerei que aquela barranca fronteira ao Rio Negro, aquela ilha artificial criada no início do século XX pela dragagem de acesso à Lagoa dos Patos e conhecida como Terraplano e o que classifiquei décadas atrás como fundo de quintal da Base Naval de Ladário seriam as sedes definitivas daqueles Esquadrões Distritais.

Confesso, no entanto, que Terraplano representou um reflexo emocional em termos do passado da Aviação Naval, pois foi a única instalação aeronaval pela qual o novo Ministério da Aeronáutica não se interessou.

Circunstâncias do momento, nas duas outras escolhas visaram prioritariamente plantar pequenas sementes que, após sua germinação e fortalecimento, fossem transferidas todas elas para um local definitivo e tecnicamente adequado sob o ponto de vista de atividades aéreas. Parece-me lógico que este local deva ser junto a uma instalação aeroportuária já existente ou, quem sabe, em comodato com algumas das bases aéreas de posse exclusiva da Força Aérea Brasileira localizadas ao longo do nosso litoral. Uma providência que ainda se torna mais lógica se entendermos que os Esquadrões Distritais poderão vir a dispor não apenas de helicópteros. Essas são as intervenções que deixo para análise dos responsáveis por nossa Aviação Naval.

Neste final de minha palestra, permitam-me retornar àquela alegoria que mencionei de início, ao referir-me aos três fios de uma

meada que teceram o cenário do nascimento do componente aéreo da Marinha.

CONSOLIDAÇÃO

Acredito que, no momento atual, dispomos de uma nova meada (no sentido lato do termo) e, por via de consequência, de três novos fios mais consistentes, mais duradouros, mais resistentes e menos afetados por problemas aleatórios ou influências externas.

O primeiro fio representa o acervo intelectual, técnico, administrativo e operacional de excelente nível de nossa Marinha e que vem sendo incrementado desde a Segunda Guerra Mundial. Até mesmo quando das improvisações e das iniciativas arrojadas que prevaleceram na fase do Renascimento, e prosseguiram durante o período da Afirmação, sempre foi possível constatar a existência de fundamentos sólidos no conjunto da Marinha que garantiram o sucesso de nossas atividades.

O segundo fio dessa meada simboliza o empenho da Administração Naval, não só durante o período do Renascimento como também no decorrer dos 33 anos do cenário da Afirmação, e de sua contínua preocupação com a modernização dos meios aéreos, da manutenção do nosso Minas e da consolidação de nossa infra-estrutura.

O terceiro fio representa o pensar e o proceder atuais dos aviadores navais quanto à sua especialidade e o reconhecimento

da importância de uma participação profissional plenamente integrada aos demais componentes do Poder Naval.

Será no tecido criado pelo entremear desses três fios que iremos traçar, em cores bem vivas, as soluções para as exigências do presente e do futuro.

Plenamente conscientes da importância da Amazônia Azul – algo cujo realce devemos creditar ao nosso atual comandante da Marinha, que também foi nosso diretor de Aeronáutica – e que, por via de consequência, assinala as metas a serem atingidas quer quanto

às características dos meios, sua localização, como também os efetivos necessários para que possamos prover a defesa indispensável desta imensa área marítima que equivale a uma metade de nosso território atual.

Entendo e reconheço plenamente o significado e o valor da cooperação. A Marinha, por exemplo, tem participado, no limite de suas possibilidades e atribuições, do auxílio à defesa e sustentação de uma Amazônia Verde integrada ao território nacional.

Certamente na Amazônia Azul esta cooperação também deverá estar presente por parte dos outros componentes de nossa expressão militar.

Entendo o valor da cooperação quando ela se origina de uma visão ampla e correta dos interesses nacionais e se reflete em uma estrutura militar adequada para proporcionar a capacidade de defesa indispensável e com credibilidade para continuidade de nos-

A Marinha tem participado no limite de suas possibilidades e atribuições do auxílio à defesa e sustentação de uma Amazônia Verde integrada ao território nacional. Certamente na Amazônia Azul esta cooperação também deverá estar presente por parte dos outros componentes de nossa expressão militar

so progresso. Desde o início da fase da Afirmação, temos tido provas cabais de que progressivamente o entendimento do significado e do valor da cooperação vem produzindo resultados significativos. A existência de um Sistema de Segurança de Aviação plenamente integrado, ainda que com responsabilidades específicas de seus membros, é uma demonstração desse fato.

O apoio dos companheiros da Força Aérea Brasileira no processo de formação de nossos pilotos de asa fixa é um outro exemplo que possibilita fortalecer o conteúdo das questões que propus quanto às exigências do presente e do futuro. Sua participação técnica e material no aperfeiçoamento do controle aéreo de área em São Pedro da Aldeia merece o nosso reconhecimento e agradecimento. Sem a menor dúvida, por viverem integralmente na ambiência das atividades aéreas eles devem reconhecer a validade e a oportunidade das questões que apresentei, e por certo continuarão a proporcionar sua inestimável cooperação para o nosso aperfeiçoamento.

Não nos esqueçamos, todavia, que existe um dogma militar, consagrado no passar dos séculos das atividades humanas, o qual continua plenamente válido e de que jamais poderemos prescindir: **“Quem tem a missão deve definir e dispor dos meios de toda ordem, a seu critério, para poder executá-la com credibilidade”**.

Preito de gratidão

Finalmente, desejo prestar o meu preito de gratidão a todos aqueles oficiais da Marinha, aviadores navais ou não, que conosco se empenharam ombro a ombro para a reconquista de nosso ideal e que, pelas fragilidades da vida humana, não mais

podem estar aqui entre nós participando deste evento em que comemoramos os 90 anos da Aviação Naval. Permitam-me citar, no contexto de um critério inteiramente pessoal, as figuras de Arnaldo de Negreiros Jannuzzi, Antônio César de Andrade, José Leite Soares Júnior e Álvaro de Rezende Rocha como exemplos simbólicos dentre aqueles responsáveis pelo nosso sucesso. A todos eles a recordação sempre presente nas nossas memórias, a lembrança do que representaram e nosso sincero agradecimento por suas contribuições.

Por certo eles estarão acompanhando, lá do alto, com imenso orgulho e o sentimento do dever cumprido, o desfile militar já tradicional em São Pedro da Aldeia nas comemorações do dia de criação de nossa Aviação Naval. Um sentimento idêntico ao dos “Velhos Águias”, seus contemporâneos, que encabeçam o desfile. Também orgulhosos de sua participação, plenos de entusiasmo, de recordações e da convicção de que em breve poderão tomar conhecimento de que o Poder Naval Brasileiro dispõe de uma Aviação Naval com todos os meios necessários ao cumprimento de sua missão.

Um sentimento que é compartilhado (e jamais deveremos nos esquecer deste fato) por um grande número de suboficiais, sargentos e praças que, no decorrer da singradura da Aviação Naval, representaram também um componente fundamental para os resultados obtidos. Eles marcharão conosco, e é interessante observar como o passar do tempo provoca um abrandamento das diferenciações hierárquicas. O que permanece são as recordações de uma convivência profissional competente e dedicada, das dificuldades que enfrentamos em conjunto e, sobretudo, o sentimento de que eles **também** foram responsáveis pelo nosso sucesso.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Aviação Naval; História da Marinha do Brasil;



REVISTA



MARITIMA BRASILEIRA

A SEGUNDA REVISTA MAIS ANTIGA DO MUNDO

(Preço de 8 vol. \$20000)

A Revista Marítima Brasileira completou 155 anos em

19 de março de 2006. Fundada em 1851 pelo

Primeiro Tenente Sabino Elói Pessoa,

foi a segunda revista mais antiga do mundo

a tratar de assuntos marítimos e navais.

Conforme os registros obtidos, a Rússia foi o primeiro

país a lançar uma revista marítima,

a Morskoi Sbornik, (1848).

Depois vieram:

Brasil – Revista Marítima Brasileira (1851),

França – Revue Maritime (1866),

Itália – Rivista Marittima (1868)

Portugal – Anais do Clube Militar Naval (1870),

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

República Argentina – Boletín Del Centro Naval (1882).

O JAPÃO, PEARL HARBOR E A SAGA DO ALMIRANTE KIMMEL

Parte XII – Pearl Harbor – Antecedentes

A história ensina, mas é necessário que os responsáveis pelos destinos da humanidade tenham a capacidade de interpretá-la corretamente para aprender seus ensinamentos.

MÁRIO JORGE DA FONSECA HERMES
Almirante-de-Esquadra (Ref^o)

SUMÁRIO

- A determinação de Roosevelt
- O livro de Mark Emerson Willey
- Códigos usados pela Diplomacia e pela Marinha do Japão
- Advertências – cronologia
- Comissões e acobertamentos
- Constatações
 - Por que sacrificar os navios velhos e lentos*
 - Cobertura através do segredo*
 - O que o governo está escondendo?*
- O estadista

A DETERMINAÇÃO DE ROOSEVELT

Será apreciado o modo como agiu o Presidente Franklin Delano Roosevelt (FDR) ao levar os Estados Unidos (EUA) à luta contra Hitler. A nação americana, em

sua grande maioria, embora fosse contrária ao totalitarismo, opunha-se a enviar sua juventude para a guerra.*

Com a assinatura do Pacto Tripartite entre Alemanha, Itália e Japão, Roosevelt vislumbrou sua estratégia política para que a

* N.A.: Pesquisa do Instituto Gallup realizada em princípios de setembro de 1941 mostrava que 88% concordavam com os pontos de vista do bloco isolacionista liderado pelo grande herói americano Charles Lindberg e pelo industrial Henry Ford.

Alemanha, o grande perigo contra a liberdade e a humanidade antevisto pelo Presidente, finalmente declarasse guerra aos EUA, fato que Hitler, apesar de todas as provocações americanas no Atlântico em benefício do Reino Unido, não desejava. E tal *desideratum*, após a assinatura do Pacto, seria conseguido por meio do Japão, que, estrangulado economicamente pelos americanos, ingleses e holandeses, não teria outro caminho senão a guerra contra a América, que, ao ser atacada, uniria seu povo.

A grande estratégia de FDR pode ser sintetizada na determinação do Presidente aos seus chefes militares: "Os EUA desejam que o Japão cometa o primeiro ato de agressão". Esta ordem, contudo, não o livraria do dilema: teria que usar caminhos tortuosos a fim de persuadir a grande maioria isolacionista - desiludida com o sonho americano na Primeira Grande Guerra de trazer o mundo para a democracia e a paz - para se unir na luta pela liberdade. Um ataque de "surpresa" da parte do Japão atenderia a seu propósito, mas custaria vidas; quantas, não poderia estimar.



Roosevelt não fora original ao incentivar ou pressionar o Japão a desferir o primeiro golpe. Em 25 de abril de 1846, uma patrulha mexicana atravessou o Rio Grande e teve um entreencontro com soldados estadunidenses. Era a provocação que Polk esperava, porque deveria ser o México que atacaria os EUA. Ante a história, fosse puritana ou quacre, ou de qualquer modo para uma explicação hipócrita aos americanos, o México deveria ser o agressor, para desse modo o fato ser apresentado ao mundo com certa aparência jurídica.

"Em 11 de maio de 1846, James E. Polk declarou solenemente: 'Depois de repetidas ameaças, o México cruzou as frontei-

ras dos EUA, invadiu nosso território e fez derramar sangue americano!'"

"Assinado o tratado de paz em 8 de fevereiro de 1848 os EUA obtiveram do México o Novo México, o Arizona e a Califórnia, além de ter reconhecida a anexação do Texas, num total de 1 milhão de milhas quadradas, ao preço de uma compensação de US\$ 15 milhões pelos territórios conquistados pela força".



Ao ir deixando o Japão sem opções para negociar, até levá-lo a uma posição cuja única alternativa seria a guerra, FDR conduziu os nipônicos - então sob um governo militarista, chefiado pelo General Tojo, que olhava os problemas quase que exclusivamente de uma ótica militar - a atacarem Pearl Harbor em 7 de dezembro de 1941, data cognominada por Roosevelt, em sua fala ao Congresso para solicitar a declaração de guerra, como "Dia da Infâmia".

O povo americano, em sua totalidade, incluindo os mais ferrenhos isolacionistas, como Charles Lindberg e Henry Ford, atendeu ao chamado do Presidente.

É possível que Pearl Harbor tenha sido um preço muito alto, além de qualquer estimativa que o Presidente pudesse ter feito. Em decorrência, passados poucos dias, a imprensa e a opinião pública começaram a questionar as mortes e as perdas em Pearl Harbor. Culpados deveriam ser apontados. Roosevelt agiu rápido e designou uma comissão especial de investigação para apurar as causas do ataque. A comissão, presidida pelo associado à Suprema Corte de Justiça Owen J. Roberts, homem que compartilhava de suas idéias, e composta por membros de sua confiança, completou seu trabalho em 23 de janeiro de 1942. Absolveu os membros que compunham o *establishment* político e militar em Washing-

ton de qualquer culpa. A responsabilidade recaiu toda nos ombros do Almirante Husband E. Kimmel, comandante da Esquadra do Pacífico, e do Tenente-General Short, comandante das forças do Exército no Havaí, os maiores bodes expiatórios da guerra, nas palavras do grande Almirante Halsey.

O Presidente havia conseguido seu intento com a declaração de guerra da Alemanha nazista e da Itália fascista aos EUA, ao honrar seus compromissos com o Japão.* Roosevelt não deixaria a Inglaterra naufragar. Os EUA mobilizaram seu inquestionável poderio industrial e humano para derrotar Hitler.

Para FDR, o fim (a entrada da Alemanha na guerra) justifica os meios (o ataque de "surpresa" a Pearl Harbor)**.

Nunca é demais lembrar que a guerra trouxe o pleno emprego e, com ele, o fim da grande depressão, diminuída com as medidas tomadas pelo New Deal, mas que ainda se arrastava.

O Presidente havia conseguido seu intento com a declaração de guerra da Alemanha nazista e da Itália fascista aos EUA, ao honrar seus compromissos com o Japão

★ ★

A grande discussão que persiste até hoje, pendendo a cada dia que passa para a posição defendida pelos revisionistas – à medida que são desclassificados documentos sensíveis, em razão do Freedom of Information Act, de autoria do congressista democrata pela Califórnia John Moss –, é se FDR e seus auxiliares mais próximos conheciam antecipadamente a data do ataque de "surpresa" a Pearl Harbor.

O excelente serviço de inteligência das comunicações havia quebrado o mais alto código diplomático japonês (Purple Code), o principal livro de códigos dos japoneses (J-19) e o JN-25, código da Marinha Imperial, e estava equipado para interceptar, decodificar e traduzir as mensagens diplomáticas e principalmente, no que concerne a Pearl Harbor, as mensagens trocadas dentro da Marinha do Japão.

O silêncio rádio que cobriu o deslocamento da Força-Tarefa do Almirante Suichi Nagumo desde Hitokappu Wan (baía) até as proximidades de Pearl Harbor hoje nada mais

é que um mito, cuidadosamente alimentado pelos interesses americanos e japoneses.

As "bomb plot", mensagens transmitidas usando o código J-19 pelo serviço de inteligência japonês no Consulado-Geral em Honolulu, atendi- am a ordens de Tóquio para que fosse informada a posição e a movimentação dos navios americanos em Pearl Harbor, dentro de um sistema de grades, por classe de navios, indicando claramente Pearl Harbor como o objetivo do ataque. Hoje elas, as "bomb plot", estão na categoria dos fatos históricos.

★ ★

Estou escrevendo em meados de agosto de 2006. Cerca de duas semanas atrás

* N.A.: A bem da verdade, a Alemanha e a Itália não estavam obrigadas pelo Tratado Tripartite a declarar guerra aos EUA. O Tratado falava de uma das nações agredidas, e o Japão fora o agressor.

** N.A.: Houve 2.403 mortos entre marinheiros, soldados, fuzileiros e civis, e 1.178 civis feridos. A título de comparação, nos ataques terroristas ao World Trade Center e ao Pentágono morreram cerca de 3 mil pessoas.

assisti, no canal por assinatura *The History Channel*, a um documentário que discutia este assunto. Entre os entrevistados encontravam-se professores e historiadores defensores de Roosevelt e outros da linha revisionista. Foi dado destaque ao revisionista Robert B. Stinnet, autor do excelente livro *Day of Deceit, The Truth about FDR and Pearl Harbor*, que foi apresentado ao articulista pelo saudoso Almirante Celso Guimarães Lapa, então adido naval em Washington D.C. O apresentador do programa concluiu que, apesar de inúmeras evidências da parte dos revisionistas, a questão só poderá ser inteiramente elucidada quando toda a documentação for liberada pelo governo dos EUA.

O LIVRO DE MARK EMERSON WILLEY

Transcreverei trechos do livro *Pearl Harbor, Mother of all Conspiracies*, na verdade uma *webpage* (cerca de 10% da obra), de autoria de Mark Emerson Willey, a respeito de antecedentes de Pearl Harbor:

- **1904** – Os japoneses destruíram a Marinha da Rússia, em um ataque de surpresa, antes de declarar a guerra.

- **1932** – Durante o Grande Exercício Conjunto Exército-Marinha, 152 aviões embarcados em navios-aeródromos surpreenderam as guarnições de Pearl Harbor. Era um domingo.

- **1938** – O Almirante Ernest King conduziu um ataque aéreo baseado no USS *Saratoga*, com sucesso, contra Pearl Harbor, em outro exercício.

- **1940** – FDR ordenou que a Esquadra fosse transferida da Costa Oeste para as desabrigadas posições no Havaí e deter-

minou que ela permanecesse estacionada em Pearl Harbor, sob queixas de seu comandante, o Almirante Richardson, então comandante da Marinha dos EUA, que entendia ser a proteção contra ataques aéreos inadequada e que não havia proteção contra ataques torpédicos. Richardson considerou tão fortemente a situação que, por duas vezes, desobedeceu às ordens de basear seus navios em Pearl Harbor e levou a questão pessoalmente a FDR em outubro. Pouco depois foi substituído. Seu sucessor, Almirante Kimmel, levantou o mesmo problema com o Presidente, em junho de 1941.

- **7 de outubro de 1940** – O analista do setor de inteligência da Marinha Mac Collum apresentou um memorando com oito pontos com o propósito de forçar o Japão à guerra com os EUA. No dia seguinte, FDR começou a colocá-lo em prática e todos estes oito foram eventualmente realizados.

- **11 de novembro de 1940** – 21 velhas aeronaves inglesas destruíram a esquadra italiana, inclusive três encouraçados, em sua base de Taranto, no sul da Itália, usando torpedos com tecnologia para o lançamento em águas rasas.

- **Março de 1941** – FDR vendeu munição e mandou comboiar os transportes para os beligerantes na Europa – ambos atos de guerra, ambos violações das leis internacionais – sob os auspícios da Lei de Empréstimos e Arrendamentos.

- **23 de junho de 1941** – O assessor Harold Leker escreveu um memorando ao Presidente após a Alemanha invadir a União Soviética: “Neste instante é possível evoluir para o embargo de óleo contra o Japão de tal modo que levaria não à possibilidade, porém à efetiva entrada do Ja-

* N.A.: A leitura, talvez enfadonha, na opinião do articulista é deveras esclarecedora. A cronologia adotada facilita ao leitor o acompanhamento dos eventos que, de forma crescente, levaram a Pearl Harbor.

pão na guerra. E se isto acontecer, nós indiretamente estaríamos em guerra e evitaríamos as críticas que o fizemos como um aliado da Rússia comunista”. FDR ficou satisfeito com o relatório do Almirante Richmond Turner* datado de 22 de julho: “De modo geral é acreditado que o corte do suprimento de petróleo americano para o Japão levará este país a invadir as Índias Orientais Holandesas... parece certo que também fosse incluída uma ação militar contra as Ilhas Filipinas, o que nos envolveria imediatamente em uma guerra no Pacífico”. Em 24 de julho, Roosevelt, em discurso ao Volunteer Participation Committee, falou: “Se tivéssemos cortado o óleo do Japão, eles (os japoneses) provavelmente teriam atacado as Índias Orientais Holandesas há um ano e vocês teriam tido a guerra.” No dia seguinte, FDR congelou os ativos japoneses nos EUA e cortou o suprimento de óleo, o que forçou o Japão a atacar a América. Informações de inteligência, a partir de então, passaram a ser sonegadas aos comandantes no Havaí.

• **14 de agosto** – Durante a Conferência do Atlântico, Churchill observou a “surpreendente intensidade do desejo de Roosevelt de ir à guerra”. Churchill informou ao seu gabinete: “[FDR] obviamente está muito determinado a entrar na guerra”.

• **18 de outubro** – No diário do secretário do Interior Harold Ickes: “Há muito tempo eu acredito que a melhor maneira de entrarmos na guerra seria por meio do Japão”.

CÓDIGOS USADOS PELA DIPLOMACIA E PELA MARINHA DO JAPÃO

• **Código Púrpura** – era o mais alto código diplomático japonês. Foi quebrado

pelo Serviço de Inteligência – Comunicações do Exército dos EUA (331 homens).

• **J-19** – era o principal livro de códigos japoneses. Também foi quebrado.

• **Máquina de Cifra Coral ou JNA-20** – versão simplificada do Púrpura, usado pelos adidos navais. Somente uma mensagem decifrada pelo JNA – antes de Pearl Harbor – foi desclassificada.

• **JN-25** – O Sistema de Código Japonês Criptográfico da Marinha, JN usado pela Marinha Imperial desde 1º de junho de 1939. É um sistema de livro de códigos muito antigo e simples. Os EUA usaram esse sistema e o abandonaram em 1917 por sua insegurança. Sua versão A tem um dicionário de 5.600 números, palavras e frases representados por cinco números, os quais são supercifrados pela adição randômica de números contidos em um segundo livro de códigos. O dicionário foi mudado apenas uma vez antes de Pearl Harbor, em 1º de dezembro de 1941, para uma versão B um pouco mais extensa, porém o livro randômico era alterado a cada três ou seis meses – a última foi em agosto de 1941. Os japoneses erraram (cometeram asneira) quando introduziram o JN-25B e continuaram a usar, por dois meses, livros randômicos que já haviam sido previamente identificados pelos Aliados. Isso foi o equivalente a passar adiante o dicionário do JN-25. Tornou-se uma brincadeira de criança para os decifradores do grupo OP-20-G da Marinha (738 homens cujas maiores responsabilidades eram os códigos navais japoneses) reconstruir o novo dicionário. Em 1994 a NSA** publicou que o JN-25B estava completamente quebrado em dezembro de 1940. Em janeiro de 1941, os americanos cederam aos britânicos dois livros de códigos do JN-25B com as chaves

* N.A.: Chefe do Planejamento de Guerra Marinha.

** N.A.: National Security Agency.

e técnicas para decifrá-lo. Churchill escreveu: “Desde o final de 1940 os americanos haviam penetrado nas cifras vitais japonesas e estavam decodificando grande número de suas mensagens militares e diplomáticas” (Grand Alliance pág.598). A declaração oficial da Marinha dos EUA sobre o JN-25B encontra-se no Naval Security Group History to World War II, preparado pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra J. Holtwick em junho de 1971, à pág. 398: “Em 1º de dezembro de 1941 nós tínhamos o código decifrado e legível em toda sua extensão”. O chefe dos criptoanalistas e criptógrafos da Marinha, Safford, informou que durante 1941 “a equipe do Comando de Inteligência da Marinha executou um trabalho perfeito envolvendo a Marinha do Japão, sem o auxílio do Exército”. O primeiro parágrafo do Congressional Report Exhibit 151 assinalou que os EUA estavam lendo o fluxo de mensagens JN-25B instantaneamente e trocando as “traduções” com os britânicos antes de Pearl Harbor.

O maior criptologista da US Navy, Safford, escreveu, em julho de 1982: “No que concerne à segurança inerente aos códigos e cifras, o JN-25B era um pouco melhor do que as cifras usadas por Júlio César e Augusto César.” O vocabulário era em japonês – suplementado por caracteres chineses –, e a dificuldade de escrever em japonês representava maior segurança e ocasionava mais dificuldade do que o sistema criptográfico em si.

• **Todo esquema do ataque à Pearl Harbor está contido nas mensagens transmitidas no JN-25.** Em 1979 a NSA

liberou 2.413 ordens criptografadas no JN-25. Foram interceptadas pelos EUA, entre 1º de setembro e 4 de dezembro de 1941, 26.581 mensagens. A NSA esclareceu então: “Nós sabemos agora que elas contêm importantes detalhes concernentes à existência, à organização, ao objetivo e mesmo onde se encontrava a Força de Ataque a Pearl Harbor” (Parker, *PH Revisited*, pág. 21). Sobre as milhares de mensagens rádio enviadas por Tóquio para a força de ataque, somente 20 se encontram nos Arquivos Nacionais. Todas as mensagens transmitidas para a força de ataque foram enviadas muitas vezes; no mínimo uma

Churchill escreveu: “Desde o final de 1940 os americanos haviam penetrado nas cifras vitais japonesas e estavam decodificando grande número de suas mensagens militares e diplomáticas”

mensagem era encaminhada nas horas ímpares do dia e cada uma delas tinha um especial número de série. Começando em novembro de 1941, quando a força de ataque reuniu-se e começou a receber mensagens via rádio, OP-20-G permaneceu de serviço 24 horas diariamente, guarnecida

pelo “Primeiro Time” de criptógrafos que trabalhavam no JN-25. No início de dezembro de 1941, OP-20-G despendia 85% de seus esforços em cima do tráfego da Marinha Imperial, 12% no tráfego diplomático japonês e 3% nos códigos navais alemães. FDR era informado pessoalmente, duas vezes por dia, resumidamente, sobre o tráfego obtido da decodificação do JN-25 por seu ajudante CMG John Beardell e determinava que lhe fosse mostrada a tradução original das mensagens em inglês. O governo dos EUA recusa-se a identificar ou desclassificar qualquer mensagem anterior a 7 de dezembro de 1941, decifrada do JN-25, alegando ques-

tões de segurança nacional, meio século após o término da guerra*.

• **AD ou Código Administrativo** – Erroneamente chamado Código do Almirantado. Era um velho código de transposição de quatro caracteres, usado para assuntos pessoais. Nenhuma mensagem importante foi transmitida neste fraco código. Introduzido em 1938, foi raramente usado depois de dezembro de 1940.

• **Magic** – É a designação de segurança dada a todas as mensagens diplomáticas decodificadas. É difícil deixar de concordar com historiadores como Charles Bateson, de que o “Magic sustenta sozinho pontos tão irresistíveis sobre o ataque a Pearl Harbor que é inconcebível que alguém pudesse não ter conseguido prever a movimentação da Marinha Imperial”. A NSA chegou à mesma conclusão em 1955.

ULTRA – É a designação de segurança para as mensagens militares decodificadas.

ADVERTÊNCIAS – CRONOLOGIA

O autor Mark Emerson Willey cita uma série de eventos que não causaram mal, mas que poderiam ter se constituído em bem inexprimível.

• **27 de janeiro de 1941** – Dr. Ricardo Shreiber, enviado peruano a Tóquio, disse a Max Bishop, terceiro-secretário da Embaixada dos EUA, que tomara conhecimento da existência de um plano envolvendo um ataque de surpresa a Pearl Harbor.

• **31 de março de 1941** – Uma informação da Marinha oriunda de Bellinger e Martin predizia que se o Japão entrasse em guerra com os EUA os japoneses atacariam Pearl Harbor sem aviso, no crepúsculo matutino, com aviões procedentes de no máximo seis navios-aeródromos. Durante anos os responsáveis pelo planejamento

da Marinha assumiram que o Japão, ao iniciar uma guerra, atacaria a Esquadra americana onde ela estivesse – uma vez que se constituía no grande perigo para o Japão. Era a única ameaça aos planos japoneses. A Esquadra em Pearl Harbor constituía-se no único alvo de alto valor... Logicamente, o Japão não poderia engajar-se em qualquer grande operação com a Esquadra americana no seu flanco. Um violento ataque que incapacitasse a Esquadra americana no Havaí seria a única oportunidade que os militares japoneses teriam para uma eventual vitória. As opções estratégicas para os japoneses não eram ilimitadas.

• **10 de julho** – O adido militar americano em Tóquio, Smith-Hutton, informou que a Marinha Imperial secretamente fazia exercícios de lançamento de torpedos contra navios de linha na Baía de Ariake. A baía era bastante semelhante a Pearl Harbor.

• **Julho** – O adido americano no México encaminhou um informe sobre a construção de mini-submarinos para atacar navios americanos em Pearl Harbor e revelou que um programa de treinamento estava em elaboração, inclusive o reboque dos mini-submarinos do Japão para posições ao largo das costas das ilhas havaianas, onde eles praticariam imersão e emersão.

• **10 de agosto de 1941** – O top agente britânico codinome “Tricycle”, Dusko Popov, informou ao FBI sobre o ataque a Pearl Harbor e que ele ocorreria cedo. O FBI respondeu-lhe que sua informação era “demasiadamente precisa, demasiadamente completa para se acreditar nela. O questionário mais a outra informação que você trouxe à tona detalham exatamente onde, quando, como e por quem nós vamos ser atacados. Tudo isso soa como uma armadilha”. Ele também informou que um oficial graduado japonês deslocou-se até Taranto

* N.A.: A situação hoje permanece praticamente a mesma.

a fim de coletar todos os dados secretos sobre o ataque sofrido pela Marinha italiana e que isso era da maior importância para a Marinha do Japão. Essa informação foi retransmitida à Inteligência da Marinha.

• **No início do outono**, Kilsoo Haan, um agente do Sino-Korean People League, falou a Eric Severeid, da CBS, que o submundo coreano na Coreia e no Japão tinha provas positivas de que os japoneses atacariam Pearl Harbor antes do Natal. Entre outras coisas, um coreano havia visto os planos. No final de outubro, Haan finalmente convenceu o senador Guy Gillette de que os japoneses estavam planejando atacar. Gillette alertou o Departamento de Estado, as Inteligências do Exército e da Marinha e, pessoalmente, FDR.

• **24 de setembro de 1941** - A "bomb plot", mensagem no código J-19 da Inteligência Naval Japonesa para o cônsul-geral em Honolulu pedindo a localização, com precisão, dos navios em um sistema de grades para uso dos pilotos dos bombardeiros e torpedeiros, foi decifrada. Não havia razão para saber a exata localização dos navios no porto, a não ser para atacá-los - isto deveria ter sido uma revelação fatal. O chefe do Planejamento de Guerra Turner e o chefe de Operações Navais Stark repetidamente retiveram as localizações e advertências nelas baseadas preparadas por Safford, e não as transmitiram para o Havaí. O chefe da Inteligência Naval, CMG Kirk, foi substituído por sua insistência em alertar a Inteligência do Havaí. Foi a falta de informações deste tipo que levou à exoneração dos comandantes da Marinha e do Exército no Havaí e a responsabilidade a eles imputada por Washington de encontrarem-se despreparados para enfrentar o ataque segundo o Army Board e a Navy Court. Em nenhuma outra ocasião os japoneses exigiram semelhante "bomb

plot" para qualquer outra instalação militar americana. Por que a administração Roosevelt permitiu tão flagrante ação da espionagem japonesa em Pearl Harbor nunca ficou esclarecido, porém eles* bloquearam duas investigações do Congresso no outono de 1941, o que permitiu que continuasse a troca de mensagens entre Tóquio e o consulado do Japão em Honolulu. As "bomb plots" foram destinadas ao "Chief of 3rd Bureau, Naval General Staff", carimbadas com Secret Intelligence Message, com especial número de série, assim seu significado não poderia ser perdido. Em 7 de dezembro encontravam-se 95 navios em Pearl Harbor. O texto foi o seguinte:

"Estritamente secreto.

Doravante gostaríamos que você enviasse seus relatos concernentes aos navios de acordo com as linhas abaixo, como possível:

1. As águas (de Pearl Harbor) deverão ser divididas num esboço contendo cinco subáreas (não temos objeção para que seja abreviado de acordo com seu ensejo).

Área A - Águas entre Ford Island e o Arsenal.

Área B - Águas adjacentes à ilha ao sul e oeste de Ford Island.

(Esta área está no lado oposto da ilha da Área A.)

Área C - East Loch.

Área D - Middle Loch.

Área E - West Loch e rotas de comunicação na baía.

2. Com respeito aos navios de guerra e navios-aeródromos, gostaríamos de receber informações daqueles fundeados, atracados a contrabordo no cais, amarrados às bóias e nas docas. (Designar tipos e classes resumidamente. Se possível, que fizessem menção quando houvesse dois ou mais navios a contrabordo no mesmo cais.)"

* N.A.: Membros da maioria democrática no Congresso.

• Uma simples análise do aumento da frequência de mensagens de diferentes consulados japoneses indicava outra identificação dos preparativos para a guerra – de agosto a dezembro foram seis mensagens de Seattle, 18 do Panamá, 55 de Manila e 68 do Havaf.

• **Outubro** – Richard Sorge, o maior espião na história da Segunda Guerra, informou ao Kremlin que Pearl Harbor seria atacada nos próximos 60 dias. Moscou respondeu-lhe que sua informação fora repassada aos EUA. Interessante saber que todas as referências sobre Pearl Harbor contidas nas 32 mil palavras arquivadas no Departamento de Guerra referentes à confissão de Sorge* aos japoneses foram “deletadas”. (*NY Daily News*, 17 de maio de 1951).

• **16 de outubro** – FDR grosseiramente humilhou o embaixador do Japão e recusou-se encontrar com o *premier* Konoye a fim de discutir sobre a paz. Konoye caiu e foi substituído pelo governo militarista chefiado pelo General Tojo.

• **1º de novembro** – Mensagem no JN-25 ordena continuar as informações sobre os navios capitais ancorados a fim de preparar “a emboscada e completa destruição do inimigo americano”. A mensagem incluía referência sobre bombas perfurantes e “torpedos de superfície lançados próximo ao alvo”.

• **13 de novembro** – O embaixador alemão nos EUA disse a um setor de Inteligência americano que Pearl Harbor seria atacada.

• **14 de novembro** – A Marinha Mercante japonesa foi alertada de que as mensagens deveriam ter seus recebimentos acusados com os sinais de tempo de guerra a partir de 1º de dezembro.

• **22 de novembro** – Tóquio instruiu o Embaixador Nomura em Washington sobre

prorrogar o prazo final das negociações para 29 de novembro. “Esta data significa ser a data final; absolutamente não pode ser alterada. Após, as coisas acontecerão automaticamente.”

• O diretor da CIA, Allen Dulles, em pronunciamento público após a guerra, disse que os EUA foram alertados em meados de novembro de 1941 de que a Força de Ataque japonesa havia suspenso rumo leste, passado a Baía de Tóquio e estava deslocando-se para atacar Pearl Harbor. Arquivo CIA liberado pela FOIA**.

• **23 de novembro** – Ordem no código JN-25: “O primeiro ataque aéreo ocorrerá às 0330 horas no dia X”. (Hora de Tóquio ou 8 da manhã em Honolulu.)

• **25 de novembro** – Os ingleses decodizaram a Mensagem dos Ventos transmitida em 19 de novembro; os americanos, em 28 de novembro. Foi utilizado o código J-19 na mensagem de que seria um ataque e que a ordem seria dada pela rádio de Tóquio, em seu boletim meteorológico – chuva significando guerra, este (*higashi*) significando EUA.

• **25 de novembro** – O secretário da Guerra Stimson anotou em seu diário: “FDR declarou que nós seríamos atacados talvez tão cedo quanto a próxima segunda-feira”. FDR colocou: “A questão prende-se a como poderíamos manobrá-los para a posição onde disparariam o primeiro tiro sem muito perigo para nós. A despeito do risco envolvido em deixar os japoneses atacarem primeiro, nós entendíamos que para a obtenção do apoio total do povo americano era desejável estarmos seguros de que os japoneses fariam isso; assim, não haveria dúvida em nenhuma mente sobre quem foram os agressores”.

* Sorge, alemão, comunista, acabou sendo preso pela contra-espionagem japonesa. O Japão ofereceu trocá-lo por espiões japoneses detidos na URSS. Stalin recusou. Sorge foi fuzilado. Após a morte de Stalin foi reconhecido como “herói da URSS”.

** FOIA – Freedom of Information Act.

• **25 de novembro** – O Departamento da Marinha ordenou a todos os navios mercantes navegando no Pacífico para tomarem a rota sul. PHH 12:317 (PHH – 1946, Relato do Congresso, vol. 12, pág. 317). O Almirante Turner testemunhou: “Nós desviamos o tráfego para o sul do Estreito de Torres”, pois só assim o acompanhamento da Força Tarefa japonesa não seria perturbado por qualquer tráfego”. PHH4:1942.

• **25 de novembro** – Yamamoto transmitiu via rádio a seguinte ordem no código JN-25: “a) A força-tarefa, mantendo seus movimentos estritamente secretos e coberturas próximas contra submarinos e aviões, avançará para águas havaianas, e logo após a abertura das hostilidades atacará a força principal da Marinha dos EUA no Havaí, quando desferirá um golpe mortal. O ataque está planejado para o dia X – a data exata será dada em ordem posterior. b) Caso as negociações com os EUA tenham sucesso, a força-tarefa permanecerá em prontidão, e retornará imediatamente e será reorganizada. c) A força-tarefa suspenderá de Hitokappu Wan na manhã de 26 de novembro, demandará para a posição de espera na tarde de 4 de dezembro e rapidamente completará o reabastecimento de óleo”. (Ordem de Movimento – escaneado do PHA Congressional Hearings Reports, vol.1. Pág.180, transcrita na pág.437–38). A mensagem foi decodificada pelos ingleses em 25 de novembro e pelos holandeses em 27 de novembro. Quando foi decodificada pelos EUA tornou-se um segredo nacional; contudo, em 26 de novembro a Inteligência da Marinha informou sobre a concentração de unidades da Marinha japonesa em porto desconhecido, prontas para ação ofensiva.

• **26 de novembro** – Churchill enviou mensagem secreta e urgente para FDR, provavelmente contendo o texto acima. Esta mensagem causou o maior alvoroço no DC”. Stark testemunhou sob juramento que “em 26 de novembro foram recebidas evidências específicas da intenção japonesa de empreender uma guerra ofensiva contra o Reino Unido e os Estados Unidos”. O diretor da CIA, William Casey, que se encontrava no OSS em 1941, em seu livro *A guerra secreta contra Hitler*, pág. 7, escreveu: “Os ingleses enviaram informações de que uma esquadra japonesa estava navegando para leste em direção ao Havaí.” Washington, em ordem datada de 26 de novembro, em decorrência da reunião sobre o “primeiro tiro” no dia anterior, determinou que os navios-aeródromos *Enterprise* e *Lexington* deixassem Pearl Harbor “o mais cedo possível”. Esta ordem incluía o embarque de 50 aviões ou 40% da já inadequada proteção aérea. Em resposta à mensagem de Churchill, FDR secretamente comunicou-se com ele naquela tarde: “Negociações encerradas. Forças Armadas aguardam ação dentro de duas semanas.” Observe-se que essa foi a única vez que FDR teria amarrado as negociações com o emprego de seus militares, e não se incomodou em haver dado conhecimento sobre o *timing* da ação, *was if he had the message to sail*”. Em outras palavras, a única ação militar contingente em negociações era Pearl Harbor.

• **26 de novembro** – “O mais condenável documento” foi o ultimato de Hull, segundo o qual o Japão deveria retirar-se da Indochina e de toda a China. O embaixador de FDR no Japão assim se expressou: “O

* N.A.: Estreito de Torres – entre a Austrália e a Nova Guiné.

** N.A.: DC – Distrito de Colúmbia.

*** N.A.: A ocasião para a ação, o “*timing*”, era se e quando ele tivesse a mensagem de saída dos navios japoneses.

documento acionou o botão que começou a guerra”.

• **27 de novembro** – O secretário da Guerra Stimson transmitiu uma mensagem confusa, que deixava sem saber exatamente o que estava acontecendo e também o que fazer em razão de uma possível ação hostil, uma “faça-não faça” advertência. A Navy Court encontrou esta mensagem com origem em Pearl Harbor, em vez de dirigida a Pearl Harbor. Um dos propósitos da mensagem era levar a Inteligência no Havá a acreditar que as negociações continuavam em andamento. O Exército, que não poderia fazer vôos de reconhecimento, foi ordenado a fazê-los e Marinha que poderia fazê-los foi determinado que não os fizesse. O Exército recebeu ordens para ficar em alerta contra atos de sabotagem, o que excluía obviamente ameaças externas. A atenção da Marinha foi desviada para 5 milhas das Ilhas Havaianas. O Distrito de Colúmbia repetiu, não menos do que três vezes, como uma instrução do Presidente: “Os EUA desejam que o Japão cometa o primeiro ato de guerra. Sem discussão”. Era anormal que FDR dirigisse diretamente ao Havá assunto de rotina, o que é prova de que ele conhecia outros alertas que não haviam sido transmitidos àqueles comandos. Uma simples questão. Que “ato de guerra” (*overt act*) japonês estava FDR esperando em Pearl Harbor? Ele ordenou prevenção contra sabotagem e que submarinos não poderiam entrar, o que deixou fora o ataque aéreo. As palavras exageradas expuseram a intenção de FDR – não apenas que foi permitido ao Japão atacar, porém que infligisse danos aos navios. Esta ordem de FDR permitir o ataque japonês significava auxiliar o inimigo – traição explícita.

• **29 de novembro** – Hull, sentado em Lafayette Park, próximo à Casa Branca, com o famoso repórter da *United Press* Joe Leib, mostrou-lhe a mensagem que dizia que Pearl Harbor seria atacada no dia 7 de de-

zembro. Esta poderia ter sido a mensagem transmitida por Churchill dia 26 de novembro. The New York Times, na sua edição de 8 de dezembro de 1941, assinalou na pág. 13, sob a manchete “Ataque era esperado”, que os EUA conheciam com uma semana de antecedência que Pearl Harbor estava para ser atacada. Talvez Leib não tenha sido o único repórter com que Hull tenha se confidenciado.

• **29 de novembro** – Escuta telefônica, plantada pelo FBI na Embaixada do Japão, interceptou conversa em linguagem clara, no telefone internacional, entre o embaixador Kurusu, em Washington, e o chefe do Ministério das Relações Exteriores em Tóquio, K. Yamamoto: “Diga-me qual é a hora zero. De outro modo não serei capaz de executar minha tarefa diplomática”. A voz de Tóquio respondeu calmamente: “Bem, então, eu direi a você. Zero hora é 8 de dezembro (os EUA traduziram-na em 29 de novembro de 1941 – lembrar que 8 de dezembro em Tóquio é 7 de dezembro nos EUA).

• **30 de novembro** – nos EUA (1º de dezembro em Tóquio) – Para a Força-Tarefa japonesa foi transmitida via rádio a seguinte ordem no código JN-25: “JAPÃO, SOB A NECESSIDADE DE SUA AUTOPRESERVAÇÃO E AUTO-DEFESA, ENCONTRA-SE EM POSIÇÃO PARA DECLARAR GUERRA AOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA” (Congress Appendix D, pág. 415). A China, aliada dos EUA, também obteve a mensagem em seu texto integral de um avião japonês derrubado próximo a Cantão nesta tarde. Este fato determinou uma Conferência Imperial de emergência porque eles sabiam que os chineses dariam a informação aos EUA e a GB. Por meio de uma mensagem transmitida no código J-19, no dia seguinte, os americanos traduziram instruções elaboradas sobre a conferência, com detalhes precisos sobre o método de internamento de americanos na

Ásia ao “irromper a guerra com a Inglaterra e os Estados Unidos”.

• **1º de dezembro** – O escritório da Inteligência Naval, ONI, no 12º Distrito Naval em São Francisco, encontrou a Esquadra japonesa dada como perdida por informações correlatas de quatro novos serviços telegráficos e de várias companhias de navegação: eles estavam obtendo sinais estranhos a oeste do Havaf. A União Soviética também conhecia a posição exata da Força-Tarefa japonesa porque, com antecedência, ela solicitou permissão para que deixasse um de seus mercantes passar (Layton, *And I was There*, pág. 261). Este fato, ocorrido em 14 de novembro, provavelmente foi passado aos americanos porque o anel de espionagem de Sorge estava crescendo. Todos os patrulhas de longa distância PBY baseados nas Aleutas receberam ordens de permanecer em terra em 6 de dezembro, para evitar contatos.

• **1º de dezembro** – O ministro do Exterior japonês Togo enviou mensagem ao embaixador Nomura para continuar as negociações “para evitar que os EUA se tornem desnecessariamente suspeitos”.

• **1º de dezembro** – O Navio-Tanque *Shiriyu*, que foi incorporado à Força Tarefa, em ordem interceptada em 14 de novembro, transmitiu mensagem rádio “procedendo para a posição 30,00 N e 154,20 E. Espero atingir o ponto em 3 de dezembro (próximo das Ilhas Havaianas)”. O fato de essa mensagem encontrar-se arquivada no Nacional Archives destrói o mito de que a força de ataque manteve o silêncio rádio. “Força de Ataque, Ordem de Operações Número Um” (SF – série # 820 datada de 19 de novembro) determinava que todos os 31 navios usariam as ondas longas nas comunicações rádio e ao Encouraçado *Hiei* foi ordenado co-

municar-se com Tóquio e com os outros navios da esquadra em ondas curtas. Os apologistas de FDR sempre mentiram sobre esta ordem. Quando eles necessitam mentir para ter um caso*, é uma admissão de que seu caso é fraco. Os números de série provam que a Força de Ataque transmitiu mais do que 663 mensagens entre 16 de novembro e 7 de dezembro, ou cerca de uma por hora. A NSA não liberou 25% das mensagens originais interceptadas porque os *hearers*** poderiam provar que a Força-Tarefa não manteve silêncio rádio, e também as informações sobre as marcações radiogoniométricas pela mesma razão. A razão é se ver forçada a admitir que enganou o povo. No dia 29 de novembro o *Hiei* transmitiu uma mensagem para o Comando da Terceira Esquadra; no dia seguinte o *Akagi* transmitiu várias mensagens para os navios-tanques – ver pág. 474 do *Hewitt Report*. Stinnet, no seu livro *Day of Deceit* (pág. 209), encontrou evidências de que mais de cem mensagens da Força de Ataque estavam no National Archives. Todas as marcações radiogoniométricas relatadas pela Inteligência do Havaf foram simplesmente descartadas. Informações datadas de 5 de dezembro mostram mensagens da Força de Ataque interceptadas pela Station Cast, Inteligência americana nas Filipinas. Procedente de analistas de tráfego, a Inteligência do Havaf avisou que a força dos navios-aeródromos estava no mar e no norte. O fato mais surpreendente a essa informação foi que o comando do General MacArthur enviou uma série de três mensagens (nov. 26, 29 e dez. 2) para a Inteligência no Havaf, mentindo sobre a localização dessa força – dizendo que ela estava no Mar do Sul da China, a oeste das Filipinas. Esta falsa informação, que a NSA classifica de inexplicável,

* N.A.: No sentido usado nos tribunais.

** N.A.: Receptores de sinais-rádio.

foi a verdadeira razão pela qual a Inteligência do Havaí foi apanhada de surpresa. Duane Whitlock, que ainda vive em Iowa, transmitiu essas mensagens.

- Existia um grande número de mensagens que davam a posição da Força de Ataque insinuando para as Aleutas, o Pacífico Norte e vários sistemas tempestuosos nas proximidades das Ilhas Havaianas.

- **1º de dezembro** – FDR interrompeu suas curtas férias programadas de dez dias, após um dia, para encontrar-se com Hull e Stark. O resultado deste encontro foi publicado no dia 2 de dezembro no *Washington Post*: “Presidente Roosevelt assumiu ontem o comando das ações diplomáticas e militares no que concerne ao Japão”. Essa decisão politicamente inadequada foi necessária para prevenir amotinação de conspiradores.

- **1º de dezembro** – 15h30. FDR leu a mensagem do ministro das Relações Exteriores Togo para seu embaixador na Alemanha: “Diga muito secretamente a eles (os alemães) que existe extremo perigo entre o Japão e os anglo-saxões de recorrerem às armas; acrescento que o tempo desta guerra começar está mais próximo do que se possa sonhar”. Esta orientação foi em resposta à forte pressão alemã em 29 de novembro para o Japão atacar os EUA e a promessa de unir-se ao Japão na guerra contra os americanos. A segunda das três partes da mensagem nunca foi liberada, mas foi dito que continha os planos de guerra. Esta é somente uma das três interceptações diplomáticas conhecidas que especificava Pearl Harbor como o alvo. Ela era de tal modo interessante que FDR ficou com uma cópia.

- **2 de dezembro** – 22 horas, hora de Tóquio. Eis uma típica mensagem, codificada no JN-25, de navios no porto encaminhadas para a Força de Ataque; palavras entre pa-

rênteses estavam no original: “Força de Ataque telegrama nº 994. Dois encouraçados (*Oklahoma, Nevada*), um navio-aeródromo (*Enterprise*), dois cruzadores pesados, 12 destróieres no mar. A força que suspendeu em 22 de novembro retornou ao porto. Navios fundeados em Pearl Harbor 28 de novembro PM são seis encouraçados (dois classe *Maryland*, dois classe *Califórnia*, e dois classe *Pensilvânia*), um navio-aeródromo (*Lexington*), nove cruzadores pesados (cinco classe *São Francisco* (três classe *Chicago* e um classe *Salt Lake*), cinco cruzadores leves (quatro classe *Honolulu* e um classe *Omaha*)”.

- **2 de dezembro** – O comandante da Esquadra Imperial Combinada, Yamamoto, transmitiu para a força de ataque, em linguagem clara (*uncoded*): “Climb Nitakayama 12:08.” (8 de dezembro no Japão, 7 de dezembro no Hawai. Então os EUA sabiam exatamente quando a guerra começaria).

- **2 de dezembro** – O General Hein Ter Poorten, comandante do Exército das Índias Orientais Holandesas, enviou a Mensagem dos Ventos (*Winds*) para o Departamento de Guerra americano. Os australianos tinham um centro em Melbourne, e os chineses também quebraram o JN-25. Um submarino holandês acompanhou visualmente a força de ataque ao largo das Ilhas Kurilas no início de novembro, e esta informação foi passada para Washington, que não a retransmitiu para o Havaí. As interceptações realizadas pelos holandeses continuam classificadas.

- **2 de dezembro** – A ordem japonesa nº 902 especificava que as tabelas aditivas versão 7 do velho JN-25 continuariam em uso ao lado da versão 8 quando esta fosse introduzida em 4 de dezembro. Isto signifi-

* N.A.: “Escalar o Niitaka 12:08”. Monte Niitaka é a mais alta montanha do Império japonês e serviu como palavra-código para o ataque.

ca que os EUA leram completamente todas as mensagens para a Força de Ataque.

• **4 de dezembro** – Nas primeiras horas, Ralph Briggs, na Estação de Interceptação da Marinha na Costa Leste, recebeu a mensagem “East Winds Rain”, a execução da Mensagem dos Ventos, que significava guerra. Ele colocou-a imediatamente no circuito TWX e comunicou ao seu comandante. Esta mensagem, Despacho Japonês # 7001, sumiu dos arquivos. Uma das principais coberturas para evitar conhecimentos de fatos relativos a Pearl Harbor era fazer com que essa mensagem desaparecesse. Por que Roosevelt não alertava o Havaf, quando ele sabia que a guerra era certa? A Mensagem dos Ventos significa traição facilmente provada. Em resposta à execução da Mensagem dos Ventos, todas as estações do Extremo Oriente (Havaf não foi informada) receberam ordem para destruir seus códigos e documentos classificados, inclusive a Embaixada em Tóquio.

• **4 de dezembro** – A Holanda invocou o ADB*, acordo de defesa conjunta, quando os japoneses cruzaram a mágica linha de 100°E e 10°N. Os EUA estavam em guerra com o Japão três dias antes de eles estarem em guerra conosco.

• **4 de dezembro** – O General Ter Poorten enviou todos os detalhes da execução da Mensagem dos Ventos para o Coronel Weijerman, adido militar em Washington, com a determinação de entregá-la aos mais altos círculos militares em Washington. Weijerman entregou-a pessoalmente a Marshall, chefe do Estado-Maior do Departamento de Guerra.

• **4 de dezembro** – O General do Exército dos EUA Thorpe, em Java, transmitiu quatro mensagens alertando sobre o ataque a Pearl Harbor. Recebeu ordens de parar com o envio de alertas.

• **5 de dezembro** – Todos os navios mercantes japoneses receberam ordem de retornar aos portos de origem.

• **5 de dezembro** – Em uma reunião do Gabinete, o secretário da Marinha Frank Knox disse: “Bem, o senhor sabe, Sr. Presidente, nós sabemos onde está a Força de Ataque?”. “Sim, eu sei”, respondeu FDR. “Eu penso que devemos dizer a todos em que ponto se encontra a lista de checagem”. “Nós temos informações, como Knox mencionou... Bem, você diga a eles quais são, Frank”. Knox ficou muito nervoso e disse: “Bem, nós temos informações muito secretas de que a Esquadra japonesa está no mar. Nossa informação é...”. Então, com a fisionomia fechada, FDR tirou-o da conversa. (Infamy, Toland 1982, capítulo 14).

• **5 de dezembro** – O repórter do Washington Star Constantine Brown citou um amigo em seu livro *The Coming of the Whirlwind**, pág. 291, “É isso aí! Os Japs estão prontos para atacar. Nós quebramos seus códigos e lemos suas ordens”.

• **6 de dezembro** – A mensagem do dia 18 no código J-19 foi traduzida pelo Exército:

1. Os navios fundeados no porto no dia 15 são como transmiti na mensagem nº 219 naquele dia: Área A – um encouraçado da classe *Oklahoma*, entrou e um navio tanque suspendeu; Área C – três cruzadores parados estão fundeados.

2. No dia 17 o *Saratoga* não se encontrava no porto. O *Enterprise* ou algum outro navio estava na Área C. Dois cruzadores pesados da classe *Chicago*, um da classe *Pensacola*, estão atracados nas docas “KS”. Quatro mercantes estão fundeados na área D.

• Às 10 horas da manhã do dia 17, oito destróieres foram observados entrando no porto. Obviamente esta informação não foi passada para o Havaf.

* N.A.: América, Holanda e Inglaterra.

** N.A.: Ciclone.

• **6 de dezembro** – Pedido de Tóquio, a 2 de dezembro, para que o Havaí informasse sobre a existência de barragens de balões, redes antitorpédicas e reconhecimento aéreo foram traduzidas pelo Exército.

• **6 de dezembro** – Às 21h30, FDR leu as 13 primeiras partes da mensagem da declaração de guerra decodificada e disse: “Isto significa a guerra”. Que espécie de presidente faria nada? Quando retornou de seu jantar com 34 convidados, ele disse: “A guerra começa amanhã”.

• **6 de dezembro** – O gabinete de guerra: FDR, assessor especial Hopkins, Stimson, Marshall, secretário da Marinha Knox, com os auxiliares John Mc Crea e Frank Beatty “deliberadamente sentados a contragosto durante a noite de 6 de dezembro de 1941, aguardando o ataque japonês” (*Infamy*, capítulo 16 séc 2)

• **7 de dezembro** – Mensagem do cônsul japonês em Budapeste para Tóquio: “No dia 6 o embaixador americano apresentou ao governo deste país um comunicado do Governo britânico no sentido de que um estado de guerra seria irrompido no dia 7”. O comunicado foi o Alerta de Guerra procedente do Almirantado britânico no dia 5. Este alerta com elevada prioridade foi entregue pessoalmente a FDR no dia 5. O Marechal-do-Ar da Inglaterra com jurisdição no Oriente Próximo revelou ao Coronel Bonner Fellers, no sábado, que havia recebido mensagem secreta via rádio de que a América estaria em guerra em 24 horas. Churchill resumiu a mensagem no livro *Grand Alliance*, pág. 601, ao listar duas esquadras japonesas atacando alvos britânicos e “outra esquadra japonesa ... também no mar com outra tarefa”. Existiam apenas três destinos para essa outra força – Guam, Filipinas e Ilhas Havaianas. Dois parágrafos do alerta, os alvos britânicos somente impres-

sos no livro *At Dawn we Slept*, Prange*, pág. 464. Não existe um propósito inocente para nosso governo não liberar este documento.

• **7 de dezembro** – Muito cedo em Washington, havia dois fuzileiros, em detalhe de serviço de emergência, estacionados do lado de fora da porta dos adidos navais japoneses. Às 9h30, oficiais de gabinete solicitaram com ênfase ao Almirante Stark (CON) para enviar um alerta para o Havaí. Ele não o fez. Às 10 horas FDR leu a 14ª parte da Declaração de Guerra. Às 11 horas FDR leu a 15ª parte, que acompanhava e finalizava o documento, onde estava estipulado que a declaração de guerra deveria ser entregue ao Departamento de Estado às 13 horas, próximo ao crepúsculo matutino em Pearl Harbor, e nada fez. O secretário da Marinha Knox recebeu a 15ª parte às 11h15, com esta observação do setor de Inteligência da Marinha: “Isto significa um ataque a Pearl Harbor ao nascer do sol”. A Inteligência da Marinha transmitiu esta previsão para Hull e cerca de oito outros endereçados, inclusive a Casa Branca. As 10h30 Bratton informou a Marshall que ele estava de posse de mensagem extremamente importante (a 15ª parte) e que desejaria levá-la à sua residência, porém Marshall respondeu-lhe que a entregasse em seu gabinete de trabalho. Às 11h25, Marshall encontrava-se em seu gabinete, como havia dito a Bratton. Marshall testemunhou que ele havia cavalgado pela manhã, porém foi refutado por Harrison, McCollum e Deane. Marshall, que havia lido as primeiras 13 partes às 10 da noite anterior, posteriormente cometeu perjúrio em corte ao negar que sequer as havia recebido. Marshall, diante das urgentes súplicas de seus auxiliares para que alertasse o Havaí, atrasou de modo estranho a transmissão da mensagem, inclusive lendo e relendo todas as suas 14 partes (e algumas partes, diversas vezes), o que levou uma hora, e recusou-se a usar o telefone com misturador de

* N.A.: Prange é um defensor de FDR e contesta, no livro, a posição revisionista.

palavras existente em sua mesa, negou-se a enviar pelo rápido e mais seguro sistema da Marinha, porém mandou Bratton três vezes averiguar quanto tempo levaria pelo meio mais lento do Exército – quando informado que demoraria cerca de 30 ou 40 minutos pelo sistema rádio do Exército, ele ficou satisfeito (isto significava que ele atrasara o bastante para que o alerta chegasse a Pearl Harbor após 13 horas, hora limite de Washington). O aviso foi transmitido via comercial sem prioridade e chegou ao destino com seis horas de atraso. Essa mensagem foi recebida pelos outros endereçados, como Filipinas e Zona do Canal, em tempo hábil.

• **7 de dezembro** – 7h55, hora do Havá – “AIR Raid PEARL HARBOR. Isto não é um Exercício”.

• **7 de dezembro** – 13h50, hora de Washington. Harry Hopkins, que era a única pessoa com FDR quando ele recebeu as notícias do ataque por telefone de Knox, escreveu que FDR não se mostrou surpreso e que assim expressou-se: “Grande alívio”. Eleanor Roosevelt escreveu sobre 7 de dezembro em seu livro *Isto eu relembro*, pg. 233, que FDR ficou “de algum modo mais sereno”. No *NY Times Magazine* de 8 de outubro de 1944 ela escreveu: “7 de dezembro foi... longe do choque que provocou na nação em geral. Nós esperávamos alguma coisa naquele sentido por muito tempo”.

• **7 de dezembro** – 15h – “[Gabinete de guerra] reuniu-se em atmosfera menos tensa, porque eu penso que, em última análise, o inimigo era Hitler... e o Japão nos dera uma oportunidade.” Harry Hopkins (mais graduado agente da KGB e *alter ego* de FDR), Dec. 7 Memo. (*Roosevelt e Hopkins, R. Sherwood*, pg. 431)

• **7 de dezembro** – Nove horas mais tarde, toda a Força Aérea de MacArthur foi apanhada de surpresa e destruída nas Fili-

pinas. Sua reação sobre as notícias de Pearl Harbor foi deveras insólita – trancou-se em sua sala toda a manhã, recusou-se a se encontrar com o comandante de sua força aérea, General Brereton, e rejeitou atacar as forças japonesas em Formosa. Estrategicamente, a destruição de metade dos bombardeiros americanos em todo o mundo foi mais danosa aos EUA do que as perdas navais em Pearl Harbor. Ou MacArthur cometeu a maior das asneiras ou negligência (*blunder*) na história militar ou ele obedecia a ordens do Departamento de Guerra a fim de permitir que suas forças fossem destruídas. Se o caso foi da maior das asneiras da história, é fantástico como ele escapou de qualquer reprimenda, manteve seu comando, foi promovido à sua quarta estrela e recebeu a Medalha de Honra do Congresso pouco tempo depois. Prange indaga: Como poderia o Presidente garantir um tão bem-sucedido ataque japonês a não ser que confiasse em seus comandantes e os persuadissem a permitir que o inimigo procedesse com tanta facilidade?”



A impressão que fica é a de que o poder de persuasão de Roosevelt era de tal ordem que parecia que ele hipnotizava ou enfeitava aqueles com quem tratava mais diretamente. Aos que resistiam aos seus truques, simplesmente despachava-os.



• **7 de dezembro** – Às 20h30, FDR expressou-se ao seu gabinete: “Nós temos razão para acreditar que os alemães afirmaram aos japoneses que se o Japão declarar guerra,

* N.A.: Alguns dos revisionistas são/eram ferrenhos adversários de Roosevelt e da política de seu governo. Acusavam-no, ao lado de sua mulher Eleanor, de comunista, amigo de “Joe” Stalin e traidor.

eles declararão também”. Em outras palavras, uma declaração de guerra do Japão automaticamente trará...”, neste ponto foi interrompido, porém sua expectativa e foco eram claros. A Sra. Frances Perkins, secretária do Trabalho, observou, mais tarde, sobre FDR: “Eu tinha um profundo sentimento emocional de que alguma coisa estava errada, que esta situação não era o que aparentava ser”. A Sra. Perkins estava obcecada pela estranha reação de Roosevelt nesta noite e notou particularmente na expressão que ele mostrava: “Em outras palavras, havia momentos em que eu associava esta expressão a uma espécie de evasiva ambigüidade”.

- FDR encontrou-se com o âncora da CBS Edward R. Murrow à meia-noite. Murrow já havia visto muitos estadistas em crise e ficou surpreso com a calma demonstrada pelo Presidente. Após ligeira conversa sobre Londres, eles passaram em revista as últimas notícias procedentes de Pearl Harbor, quando FDR testou os instintos de jornalista de Murrow com duas perguntas bizarras que não deveriam ser feitas: “Isto (o ataque a Pearl Harbor) o surpreendeu?” Murrow respondeu: “Sim. FDR: “Talvez você pense que ele não nos tenha surpreendido”.

- **8 de dezembro** – Em conversa com seu porta-voz Rosenman, FDR enfatizou que Hitler continuava sendo o alvo principal, porém temia que a grande maioria dos americanos insistisse em dar à guerra do Pacífico, no mínimo, a mesma importância da guerra contra Hitler”.

- Mais tarde, Jonathan Daniels, assistente administrativo e secretário de Imprensa de FDR, registrou: “A pancada foi mais pesada do que ele esperava necessariamente ser... Porém era válido o risco, mesmo que a perda fosse elevada...”.

- FDR recordava com Stalin em Teerã, em 30 de novembro de 1943: “Se os japoneses não houvessem atacado os EUA, ele duvidava muito se seria possível enviar alguma força da América para a Europa”. Compare este pronunciamento com aquele feito por FDR durante a Conferência do Atlântico, quatro meses antes de Pearl: “Tudo será feito a fim de provocar um incidente para justificar as hostilidades”. Considerando que um ataque japonês era o único incidente possível, então FDR prometeu que ele faria isso.

COMISSÕES E ACOBERTAMENTOS

- Duas e somente duas cortes de justiça decidiram se os responsáveis pelo infortúnio em Pearl Harbor foram FDR e Washington ou os comandantes no Havaí. Ambas, The Navy Court e o Army Board, julgaram Washington culpado. A posição oficial do governo dos EUA e destas cortes é que a conspiração foi verdadeira. As cortes determinaram a verdade final”.

- Navy Court of Inquiry.

- Army Board Report (Ultra-Secreto), Oct, 1944. “Agora nos deixe abordar o mal-fadado período entre 27 de novembro e 6 de dezembro de 1941. Neste período, numerosos documentos de informação chegaram aos Departamentos de Estado, de Guerra e da Marinha em todos os altos escalões, indicando precisamente as intenções dos japoneses, inclusive a provável hora e data do ataque”. Em resposta a essa assertiva, Marshall ofereceu sua renúncia – o sinal de uma consciência culpada. Marshall testemunhou ante a MacArthur que ele considerava a lealdade ao seu chefe acima da lealdade a seu país.

* N.A.: Parece-me forçada esta conclusão, uma vez que outras investigações continuaram a ser feitas, inclusive pelo Senado, e o processo está inconclusivo até hoje. Entendo por tudo que li, repito, que os revisionistas estão com a razão no que concerne ao conhecimento antecipado do ataque, embora a estratégia política elaborada por Roosevelt provavelmente tenha salvo o mundo do nazismo de Hitler.

O Joint Congressional Committee em suas investigações sobre o ataque a Pearl Harbor, de 15 de novembro 1945 a 31 de maio 1946, provou que houve tantas mudanças de posição de testemunhas, acobertamentos e inequívocas mentiras que a verdade deve esperar até que todos os documentos relativos a Pearl Harbor sejam desclassificados.



A maioria dos conspiradores era militar, todos homens da escolha de FDR, homens que somente seguiam ordens e aos quais FDR nunca delegou autoridade. Stark, em resposta a acusações de que ele havia negado informações sobre o Havaí, publicamente ofereceu uma defesa do tipo Nuremberg, em agosto de 1945, ao dizer que tudo o que ele fez antes do dia 7 de dezembro de 1941 foi em cumprimento a ordens de FDR. Os poucos militares em Washington DC responsáveis pelo desastre em Pearl Harbor estavam diretamente sob o controle de FDR e mais tarde foram promovidos e protegidos de investigações - promovidos com o inteiro conhecimento de FDR de que eles foram responsáveis por não alertarem o Havaí. Está registrado que o grupo da Inteligência em Washington tentou alertar a Inteligência do Havaí várias vezes, porém foi impedido pelos homens de FDR.



CONSTATAÇÕES

Os EUA foram alertados, pelo menos, pelos governos de Inglaterra, Holanda, Austrália, Peru, Coreia e União Soviética de que ocorreria um ataque de surpresa a Pearl Harbor. Todos os códigos importan-

tes dos japoneses haviam sido quebrados. FDR, Marshall e outros sabiam que o ataque estava se aproximando; permitiram e encobriram seu conhecimento. É significativo que ambos, o chefe da OPP-20, G. Safford, e Friedman, do Serviço de Inteligência do Exército, as duas únicas pessoas no mundo que sabiam o que nós havíamos decodificado, disseram que FDR sabia que Pearl Harbor ia ser atacada.



Em novembro, FDR ordenou ao diretor da Cruz Vermelha para Socorro a Desastres que estivessem secretamente preparados para maciças baixas entre mortos e feridos em Pearl Harbor, porque ele estava deixando a base ser atacada. Quando o diretor protestou, o Presidente Roosevelt disse-lhe que **“o povo americano nunca concordaria em entrar numa guerra na Europa, a menos que ele fosse atacado (sic) dentro de suas próprias fronteiras”**. Ver US. Naval Institute - Naval History, Aviso antecipado? A conexão Cruz Vermelha, por Daryl S. Borgquist.



Churchill escreveu: FDR sabia. FDR sabia que Pearl Harbor era o alvo japonês? Resposta: FDR planejou para Pearl Harbor ser o alvo. Ele ordenou que os modernos cruzadores pesados e os navios-aeródromos deixassem o porto. Co-conspirador, Churchill escreveu sobre o ataque que FDR e seus assessores mais próximos “sabiam todos os imediatos propósitos de seus inimigos”. (*Grand Alliance*, pág. 603). Toda a abordagem de Churchill sobre Pearl Harbor foi uma justificativa para a traição, por exemplo: “Um ataque japonês contra os EUA era

uma enorme simplificação de problemas (FDR e conselheiros) e de seus trabalhos. Como podemos saber que eles olhavam a atual forma de ataque, ou mesmo sua escala, como incomparavelmente menos importante do que o fato de que toda nação americana estaria unida...? Por que a preocupação de Churchill em defender a traição, a menos que ela tenha acontecido?"

★

★ ★

J. Edgar Hoover disse aos seus amigos, no começo de 1942, que FDR sabia sobre o plano de Pearl Harbor desde cedo, no outono. Está totalmente no caráter de FDR produzir (inventar) uma explicação para tal plano. Não apenas o Senado já o havia censurado por grande falta de perspectiva moral, porém, como Walter Lippman escreveu, "seus propósitos não eram simples e seus métodos não eram diretos".

★

★ ★

Por que sacrificar os navios velhos e lentos

1. FDR tinha que fazer isso para entrar na guerra, como ele próprio mais tarde disse a Stalin. Necessitava de um grande insulto ao povo americano e que houvesse grande sacrifício.

2. Poderia fazer isso? Ele "amava muito a Marinha"? Estava sacrificando navios no Atlântico para o mesmo propósito. Certamente ele poderia fazer isso - ele estava fazendo isso.

3. Ele salvou todos os importantes navios da esquadra. Na primavera havia mandado muitos navios para o Atlântico. Segu-

rou o Navio-Aeródromo *Saratoga* na costa oeste. Determinou que suspendessem duas forças-tarefas nucleadas nos navios-aeródromos, significando que não somente eles, mas também seus rápidos escoltas*, deveriam ser salvos. Todas as novas unidades estacionadas em Pearl Harbor foram salvas. Somente as "sucatas" da Primeira Guerra foram deixadas no porto.

4. A atitude de FDR é destacada com ênfase pelo co-conspirador Almirante Bloch's ao testemunhar perante o Congresso: "Os japoneses somente destruíram enorme quantidade de *hardware*. Neste sentido fizeram-nos um favor".**

5. Era este o pensamento de FDR. Em 7 de dezembro, às 14h15, após receber as notícias do ataque e antes de receber relatório das perdas e danos, FDR convocou Lord Halifax e disse-lhe: "A maioria da Esquadra estava no mar... nenhum dos navios modernos encontrava-se no porto". Ele resguardou os navios modernos, as unidades importantes da esquadra, e este fato estava à frente de seu pensamento quanto ao que se relacionava ao ataque. Assim, Pearl Harbor foi "o primeiro tiro sem causar muito dano para nós", ele pensava. FDR foi o arquiteto da conspiração, desde o embargo do petróleo até os retoques finais que determinariam, com o ataque a Pearl Harbor, quem deveria viver e quem deveria morrer.

★

★ ★

Cobertura através do segredo

Por que os governos se recusam a liberar todas as mensagens concernentes à Força de Ataque, ou qualquer mensagem decodificada antes do 7 de dezembro? Nada

* N.A.: Cruzadores pesados modernos.

** N.A.: Não se referiu à perda de homens.

existe absolutamente que envolva a segurança nacional para ocultar no código JN-25B. Trata-se de um código trivial do século XIX e sem valor atual. As técnicas para quebrá-lo foram publicadas para os interessados em 1931. O governo dos EUA orgulhosamente mostrou como usaram a decodificação do JN-25B, após 8 de dezembro, para vencer a Batalha de Midway, que ocorreu sete meses depois de Pearl Harbor. Conseqüentemente, nada existe de intrínseco em relação ao código propriamente dito, o modo como foi quebrado ou o fato de que nós o havíamos quebrado, que tenha alguma implicação de qualquer natureza relativa à segurança. Qual a diferença entre as decodificações por meio da máquina Púrpura e aqueles do JN-25? A resposta é simples: o JN-25 contém as últimas mensagens com os detalhes operacionais do ataque a Pearl Harbor, o que não acontecia com o Púrpura.



O que o governo está escondendo?

Por que não revela a verdade? Tal segredo gera desconfiança no governo. As únicas coisas que foram deixadas ocultas são as mensagens decodificadas no JN-25 e folhas escritas que mostram que os EUA e a Inglaterra monitoraram a Força-Tarefa

japonesa durante toda sua singradura até Pearl Harbor.

Este é o escândalo. Este o grande segredo. E levanta o tema que permite argüir-se a NSA trabalha como subordinada no fato de que existiu traição. Todavia, o segredo e a direção errada da NSA sobre nossas capacitações com o JN-25B e as mensagens transmitidas antes da guerra provam que existe algo muito errado.

A NSA tem sistematicamente mentido sobre o tamanho dos livros do JN-25 por um fator 4 e quantos criptoanalistas trabalhavam no código em 1941 por um fator de 22. Mais do que um quarto das mensagens codificadas no JN-25 transmitidas em novembro e princípio de dezembro de 1941 estão ainda classificadas!!! A NSA recusa-se a liberar os Arquivos de Inteligência da Publicação 79, livro completo de códigos JN-25B, porque isto acabaria com suas mentiras*. A NSA é uma Gestapo que não está comprometida com a verdade, nem com abrir o governo ao público, nem a obedecer às regras da lei. Vivemos uma história orweliana na qual a traição é honrada, na qual o assassinato por FDR de milhares de jovens inocentes é o bem. Em uma palavra, nós não somos diferentes das tiranias que denunciemos. Um povo autogovernado deve conhecer a verdade para tomar suas próprias decisões. Ao subverter a verdade, a NSA está subvertendo nossa democracia.

O ESTADISTA

A oportunidade para o grande movimento político estratégico fora oferecida pela assinatura do pacto tripartite Roma-Berlim-Tóquio. O estadista a percebera e a perseguiria. Os EUA entrariam em guerra com a Alemanha. Continuar provocando Hitler

seria agora desnecessário. Tudo viria por intermédio do Japão.

Roosevelt encontrara a solução para o grande problema que o afligia, o convencimento dos isolacionistas americanos, alguns deles ultra-radicais de direita e seus

* N.A.: E esse sigilo independe do Presidente no poder – se democrata ou republicano.

inimigos políticos, para levar o país à guerra contra Hitler, àquela altura já detectado pelo Presidente como o grande apelo da humanidade.

A Inglaterra estava de joelhos, prestes a dobrar-se. Roosevelt não poderia e não a deixaria cair, pois, aí sim, encontrava-se em jogo a própria segurança da América.

Para atingir o grande propósito utilizou-se de métodos tortuosos, é verdade; sacrificou vidas americanas, sem dúvida; amargou-se com esse fato, acredito; e, destruiu a honra e a carreira militar de dois chefes dos mais distintos, o Almirante Husband E. Kimmel e o Tenente-General Walther Short, talvez friamente, pois a questão que aflorou, logo após o ataque a Pearl Harbour, foi encontrar o responsável pela

catástrofe. E, tal responsabilidade não poderia cair sobre os ombros do Presidente ou de seus auxiliares mais próximos.

Franklin Delano Roosevelt não titubeou... nem poderia.

Eis a diferença entre o Estadista – esta figura quem sabe inexistente, embora tão necessária no mundo atual – e os que escolhem por profissão dedicar-se com competência à causa pública.

Roosevelt enfrentou as poderosas organizações radicais e os defensores de teorias conspiratórias cada vez mais frequentes nos EUA. Ainda hoje tem sua honra vilipendiada.

Todavia, perante a história, sua decisão permite que lhe seja conferido o epíteto de Estadista.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

HISTÓRIA> História dos Estados Unidos; Segunda Guerra Mundial; História da Alemanha; Roosevelt, Franklin; Willey, Mark; Informação na guerra; Código, Criptografia;

BIBLIOGRAFIA E CONSULTAS

Para o presente capítulo utilizei-me de uma pequena referência ao livro de Franco Martinelli, *História de los Estados Unidos*, tomo I, e do livro *Pearl Harbor – mother of all conspiracies*, de Mark Emerson Willey (apenas 10% do livro).

Fiquei em dúvida se utilizaria a referência acima ou o trabalho do Institute for Historical Review – *Journal of Historical Review*, “Pearl Harbor: Fifty Years of Controversy”, no qual são sumarizados trabalhos de diferentes autores, revisionistas e apologistas de Franklin Delano Roosevelt. Ambos atendiam ao meu propósito.

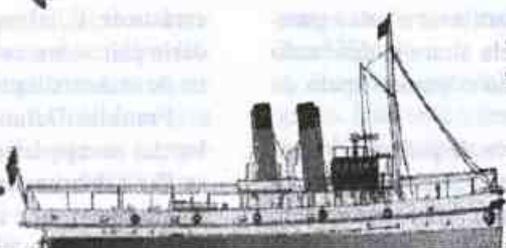
Optei por *Pearl Harbor mother of all conspiracies*, não por ser o autor um defensor da direita radical nos Estados Unidos, mas pela seqüência cronológica dos eventos que culminaram com o ataque a Pearl Harbor, que entendi dar uma boa compreensão sobre o tema.

A fim de formar juízo em relação ao assunto, que ainda hoje é discutido e controverso nos EUA, já li e reli alguns livros, dos quais destaco:

- *Admiral Kimmel's Story*, do próprio Almirante Kimmel;
- *Le Secret de Pearl Harbor*, 7 décembre 1941, do Contra-Almirante R. A. Theobald (R), traduzido para o francês pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra R. Jouan;
- *American Military Policy, its development since 1775*, de C. J. Bernardo e E. H. Bacon;
- *Hiroito, por trás da lenda*, de Edward Behr;
- e, principalmente, “talvez o mais revelador documento de nosso tempo”, segundo Tom Roesser, do *Chicago Sun Times*, a obra *Day of Deceit*, a verdade sobre FDR e Pearl Harbor, de autoria de Robert B. Stinnett.

* NA – 1. Martinelli, Franco. *História de los Estados Unidos*, tomo I, Editorial De Vecchi, S.A., Barcelona, 1973, pág. 445;

2. Ib.pág. 449.



Liga dos Amigos do Museu Naval

Ajude a manter viva a nossa História!

Um Museu tem vida. Muitas vidas, contidas em um espaço que resgata a sensação de imortalidade. Muito mais que exposições, registro de fatos e de seus personagens, um museu traz para nosso cotidiano a alma daqueles que traçaram os rumos do País.

E para que uma parte importante da História do Brasil se mantenha preservada, o Serviço de Documentação da Marinha está revitalizando o Museu Naval.

Seja sócio da Liga dos Amigos do Museu Naval. A Liga tem o objetivo de apoiar o Museu Naval e de contribuir para ampliar a ação do Espaço Cultural da Marinha e dos navios-museus.

Associe o seu nome ou o de sua empresa à Liga dos Amigos do Museu Naval. Mais informações pelo telefone: (21) 2104-5480/6926 ou na Internet: <http://www.sdm.mar.mil.br>. O nosso e-mail é ligadosamigosdomuseunaval@oi.com.br

AMAZÔNIA: UMA VISÃO DE PRESERVAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

HERNANI GOULART FORTUNA
Almirante-de-Esquadra (Ref^o)

SUMÁRIO

- O cenário
- As vocações agrícola, energética e mineral
 - A vocação agrícola
 - A vocação energética
 - A vocação mineral
- O transporte aquaviário
- A geopolítica da água
- O petróleo no mundo
 - Reservas e consumo
- Um fundo de preservação para a Amazônia
- Conclusão

O CENÁRIO

A posição geoestratégica do Brasil no continente sul-americano resulta em uma imensa fronteira terrestre que interage com dez países e em uma fronteira marítima com mais de 4 mil milhas de extensão. Nesse contexto, visamos a focar a Amazônia e seus aspectos mais importantes no

que diz respeito aos interesses brasileiros e aos desdobramentos que essa mesma Amazônia tem na esfera das relações internacionais.

Assim, influências políticas e estratégicas desdobram-se em um cenário único no mundo que interage com a maior floresta tropical do planeta, em aspectos de biodiversidade, província mineral privile-

giada, vocação energética invejável e reservas de água doce não comparáveis a quaisquer outras fora das calotas polares.

Dessa forma, não é difícil distinguir os aspectos de natureza político-estratégica que essa Amazônia pode apresentar para seu desenvolvimento, segurança e definitiva integração ao restante do território nacional.

Pretendemos, assim, descortinar algumas considerações e subsídios de uma questão que desafia a nação brasileira, dona de um patrimônio valioso demais, porque, em suas peculiaridades, é único no mundo e não admite soluções que não sejam encontradas dentro das fronteiras nacionais.

Sabe-se que a maioria da chuva precipitada, anualmente, na Bacia Amazônica não retorna ao mar, porém é reciclada na atmosfera. Assim, a quantidade da precipitação anual na Bacia é, aproximadamente, seis vezes maior que o volume do vapor d'água na atmosfera em dado momento. O noroeste da Amazônia e a região costeira nas proximidades do estuário do rio têm uma precipitação anual que excede os 3.000 mm de chuva. As maiores precipitações ocorrem em algumas regiões nos contrafortes andinos, na direção dos eixos dos ventos úmidos, tendo sido registrados valores que excedem os 12.000 mm. Desde os Andes até o Atlântico, os rios inserem-se na floresta, invadindo-a em miríades de locais, dando lugar às terras inundadas e aos terrenos de várzea. A biodiversidade gerada nesse *habitat*, até hoje, não pôde ser mensurada, aceitando-se, porém, que não há menos de 25.000 espécies na flora e não menos de 5.000 espécies de vertebrados, lembrando que a

floresta tropical e os rios interagem estreitamente conectados na evolução da vida na Amazônia.

As cabeceiras dos grandes rios da Amazônia estendem-se muito além da floresta tropical, desde os vales telúricos das altitudes andinas, a oeste, até as planícies de terras antigas no leste, que com a América do Sul separaram-se da África há 100 milhões de anos. O escudo brasileiro e o escudo guianense eram contíguos na superfície até 12 milhões de anos, quando, com a formação do atual Amazonas e de suas planícies inundadas, separaram-se desses escudos. Anteriormente a esta fase, há um consenso de que o Rio Amazonas corria

de leste para oeste até que se direcionou de forma abrupta para noroeste em direção à Bacia do Orinoco. Que esplêndido espetáculo poderia ser então imaginado na imensidade de uma bacia hidrográfica que, abrangendo o Amazonas e o Orinoco, cobriria quase todo o norte

do continente sul-americano.

Hoje, espécies idênticas de *catfish* e tartarugas de água doce relembram-nos esta antiga conexão, ao lado de outras extensas distribuições de flora e fauna que precederam a reversão do curso do Amazonas. No entanto, somente agora esta região estranha e esplêndida está sendo motivo de discussão, debates e pesquisa, mormente na abordagem de 14 de seus maiores rios, incluindo o maior deles, o próprio Amazonas.

Não somente o Amazonas é o maior rio do planeta, mas, também, dois de seus tributários transnacionais – o Madeira e o Negro – estão entre os dez maiores rios do mundo.

A Amazônia tornou-se uma palavra que evoca emoções extremas e estereótipos, mesmo quando referida somente como o coração geográfico da América do Sul

Assim, a Bacia Amazônica é de um complexo gigantesco, onde os nomes de seus maiores rios são conhecidos apenas pelo povo que depende de sua interação para a vida, ou por alguns pesquisadores apaixonados pelos seus desafios. Entretanto, cada um desses grandes rios tem personalidade única, formatada pela geografia, ecologia, histórico-geológico recente e cultura autóctone.

Na verdade, ainda não foi compreendido pelos órgãos e entidades que têm pertinência e ação no trato dos problemas relacionados com os recursos hídricos que os rios deveriam ser considerados como ecossistemas, pela simples razão de que as alterações em suas cabeceiras podem ter efeitos expressivos em seus estuários, em termos de ciclos hidrológicos, qualidade das águas e ecologia da flora e da fauna.

Dessa forma, o desenvolvimento econômico, em escala pertinente à Bacia Amazônica, torna crítica a visão abrangente das características das nascentes e da foz dos rios que a integram, a fim de que equívocos e erros sejam evitados nas ações de qualquer ordem, pertinentes à condução administrativa da utilização e preservação das bacias hidrográficas, seja do grande rio, seja de seus tributários.

Assim, a Amazônia tornou-se uma palavra que evoca emoções extremas e estereótipos, mesmo quando referida somente como o coração geográfico da América do Sul e, a partir daí, desdobra-se em conceitos como o maior rio do mundo, a maior floresta tropical do planeta, o pulmão da terra e, para alguns, uma tragédia ambiental que é cinicamente ignorada por políticos ou por pseudodesenvolvimen-

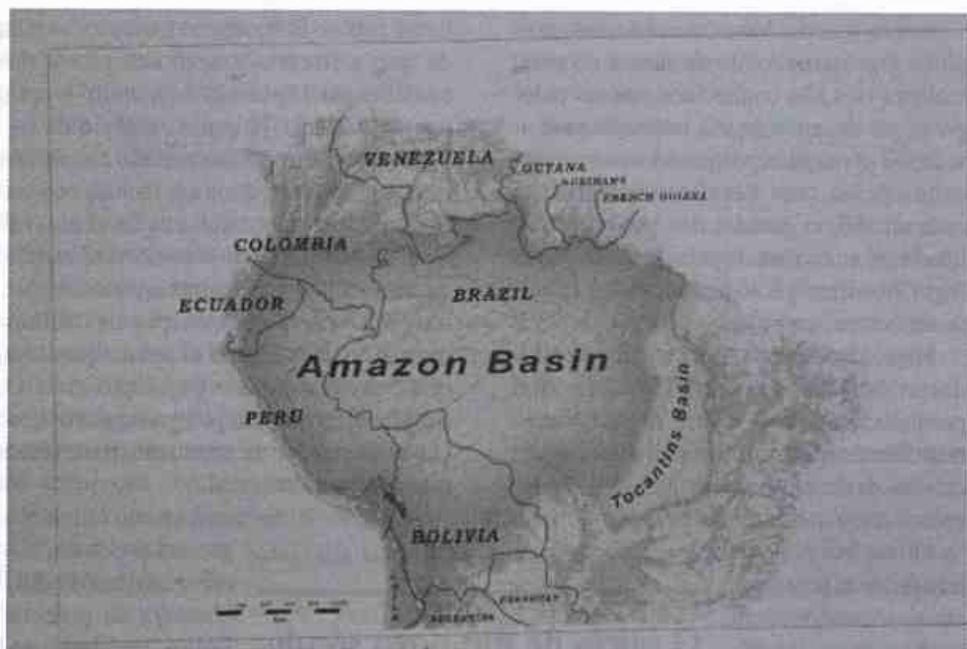
tistas, seja no País, seja no exterior. A ideia de que a floresta amazônica possa ser considerada o "pulmão do mundo" é apenas uma falácia, já que o oxigênio da superfície terrestre foi acumulado em centenas de milhões de anos em face da *rate* da fotossíntese (um produtor de oxigênio) ter sido maior que a *rate* de decomposição da matéria não viva (uma consumidora de oxigênio). A decomposição das folhas mortas consome tanto oxigênio quanto o que é produzido pela vegetação viva. **O fitoplâncton marinho tem uma participação muito maior na produção de oxigênio que a floresta tropical.**

O início de um novo século lança-nos na face o desafio de preservar e desenvolver a última grande fronteira do planeta. Toda e qualquer solução unidimensional estará fadada ao fracasso, mormente se os governos e investidores no Brasil e no exterior continuarem a promover, em larga esca-

la, estradas nacionais ou transnacionais, usinas hidroelétricas de potências expressivas, projetos significativos de mineração e agroindústrias, como soluções adequadas para gerar riqueza e, talvez, resgatar o homem amazônida de seu isolamento e miséria.

Há que se perseverar na demonstração de que a Amazônia é conectada ecologicamente dos Andes ao Atlântico, para preservar toda sua biodiversidade, hidrologia, seus recursos naturais e biológicos, sua integridade dos rios e terras altas ou alagadas, tudo pertencendo ao grande ecossistema do globo, única possibilidade de ofertar o verdadeiro desenvolvimento ao amazônida, regatando-lhe a verdadeira cidadania e o bem-estar social.

O início de um novo século lança-nos na face o desafio de preservar e desenvolver a última grande fronteira do planeta



A Bacia Amazônica contígua à Bacia do Tocantins

AS VOCAÇÕES AGRÍCOLA, ENERGÉTICA E MINERAL

A vocação agrícola

Analisando as vocações da região amazônica, verifica-se num breve bosquejo que, apesar de tratar-se de um cenário que contém 33% da reserva florestal latifoliada do globo, a Embrapa (Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária) classifica como floresta densa 50% do território; como floresta aberta, 30%; como mata de várzea, 4%, existindo, ainda, 16% de áreas não florestadas, constituídas por campos de várzea, campos de terra firme e manchas férteis. A propósito, há manchas de terra fértil em toda a região amazônica, cabendo destacar as extensões existentes entre os Rios Tapajós e Xingu, onde já se encontra expressiva atividade agrícola em terra roxa de qualidade similar às existentes no território paulista e que estão aptas à produ-

ção de cacau e de outras espécies adaptáveis àquela condição.

A vocação energética

A vocação energética é inegável quando só a margem direita do Amazonas tem um potencial estimado em 100 milhões de quilowatts. A Usina Hidrelétrica de Belo Monte, no Rio Xingu, destinada a ser a maior usina hidrelétrica genuinamente nacional, e a Usina de Santo Antônio, a montante de Porto Velho, no Rio Madeira, são exemplos dessa assertiva. Os aspectos de agressão ambiental tão levantados no passado em face de projetos como Samuel e Balbina, que inundaram áreas extensas, têm hoje soluções tecnológicas que minimizam esses efeitos pela escolha geologicamente racional do perfil dos leitos para a construção de barragens, que reduzem drasticamente a relação potência gerada/área inundada. Será, assim, assegurada a utili-

zação integrada da nova hidrovia, gerando energia, possibilitando saneamento e irrigação, proporcionando, através de eclusas, a navegação fluvial e assegurando o ciclo reprodutivo das espécies aquáticas.

Além desse aspecto, existem as reservas não delimitadas de hidrocarbonetos, de urânio natural, estimadas em 2% das reservas mundiais, e de tório, cujas reservas domésticas chegam a 30% do que existe na terra. Quanto às biomassas, combustíveis vegetais de alto custo de mão-de-obra e baixa demanda de capitais, o seu aproveitamento é apenas uma questão de tecnologia.

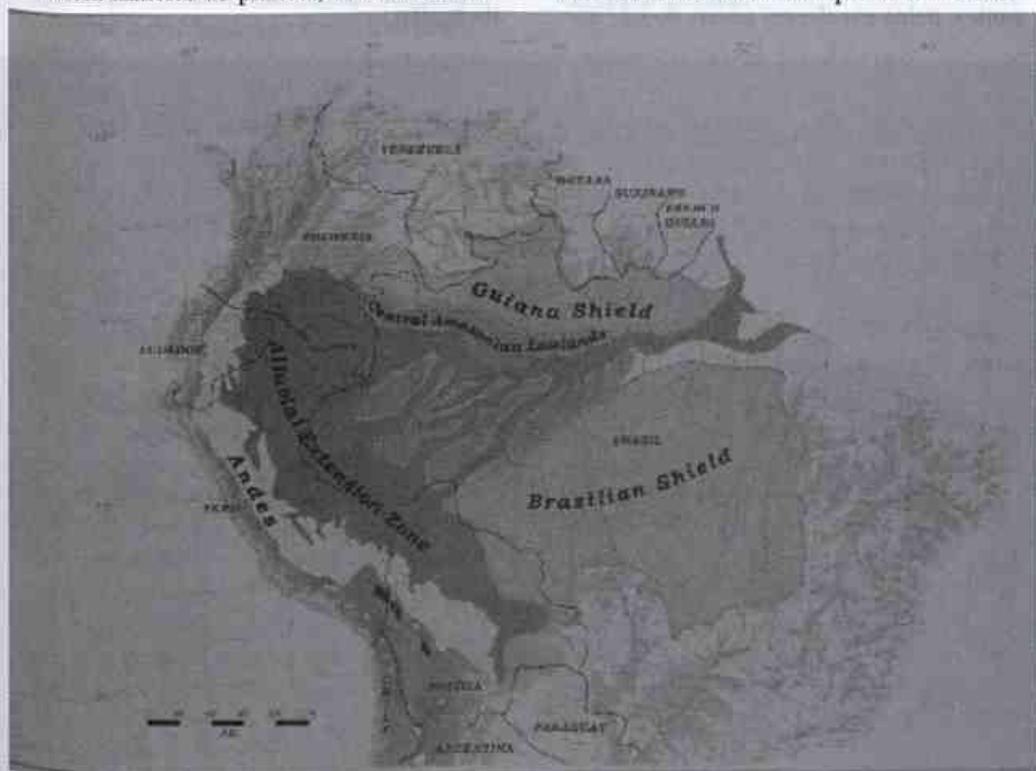
A vocação mineral

A vocação mineral não admite discussão porque estamos falando da maior província mineral do planeta, onde o escudo

guianense e o escudo brasileiro foram definidos no arqueozóico, encerrando seis expressivas províncias minerais, de valores aproximadamente iguais, embora diferentes em suas dotações.

A mais conhecida por todos os brasileiros, a de Carajás, é a província de maior grau de polimerização do planeta, com 20 bilhões de toneladas de minério de ferro com teor de 60%; 1 bilhão de toneladas de cobre a 1%; 150 milhões de níquel a 1,5%; manganês, estanho, chumbo, zinco, molibdênio, tungstênio, cromo, prata, ouro, alumínio e amianto.

Esses dois escudos, separados pelo Rio Amazonas a leste, perfazem metade da Amazônia, sendo o restante constituído por uma gigantesca bacia sedimentar, ocupando, aproximadamente, cerca de 35% da rede de drenagem. O depósito dos sedimentos foi de tal monta que as terras bai-



Principais Zonas Ecológicas da Bacia Amazônica

xas sedimentares afundaram sob seu próprio peso, tendo sido registrados sedimentos em até 5.000 metros de profundidade.

O TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Em uma região onde a estrada é, normalmente, o rio, os eixos de desenvolvimento estão intimamente ligados ao transporte sobre águas. Não é sem motivo que a maioria dos projetos da região só foram viabilizados pela função logística do transporte aquaviário.

A calha principal do Solimões/Amazonas, escoando a produção dos poços da província de hidrocarbonetos, em Urucu, na confluência dos Rios Tefé e Coari, é responsável pelo abastecimento completo da refinaria de Manaus e pela perspectiva de geração de energia e produção de fertilizantes, pelos excelentes níveis do gás na-

tural existente, sem prejuízo de novas descobertas no alto Juruá, a 3.200 milhas de Belém, por via fluvial, distância essa superior àquela que separa Recife de Gibraltar.

Assim também o Rio Madeira proporciona hoje o escoamento anual de quase 2 milhões de toneladas de grãos do Planalto Central para o Atlântico, escoamento esse crescente a cada ano.

Verifica-se, dessa forma, que na área fluvial e marítima da região amazônica convivem a navegação de longo curso, como um instrumento do comércio exterior, a navegação de cabotagem, como uma solução para os problemas de logística nacional, e a navegação interior, aproximando os centros de consumo e de produção, reduzindo custos e contribuindo para a concretização de uma demanda que acelera os aspectos de desenvolvimento da região.

Bacias tributárias integrantes da Bacia Amazônica



Entretanto, no contexto acima, há que haver uma preocupação com a livre navegação na Amazônia se desejarmos preservar o delicado mecanismo de sua ecologia fluvial.

Assim, um cuidadoso exame da composição da Bacia Amazônica, por meio da interação com as bacias de seus rios tributários, leva-nos a estabelecer medidas de contenção, visando a adequar o transporte fluvial às características dessas bacias, não só para minimizar agressões previsíveis como também para preservação da maior fonte de água doce do planeta.

Ocupando mais de 6,8 milhões de km², a Bacia Amazônica é a mais vasta do planeta. Estamos incluindo aqui a do Tocantins como parte da Bacia Amazônica, já que aquela está conectada a esta, geográfica e ecologicamente, visto que as águas do Tocantins vertem para o Amazonas via Baía de Marajó.

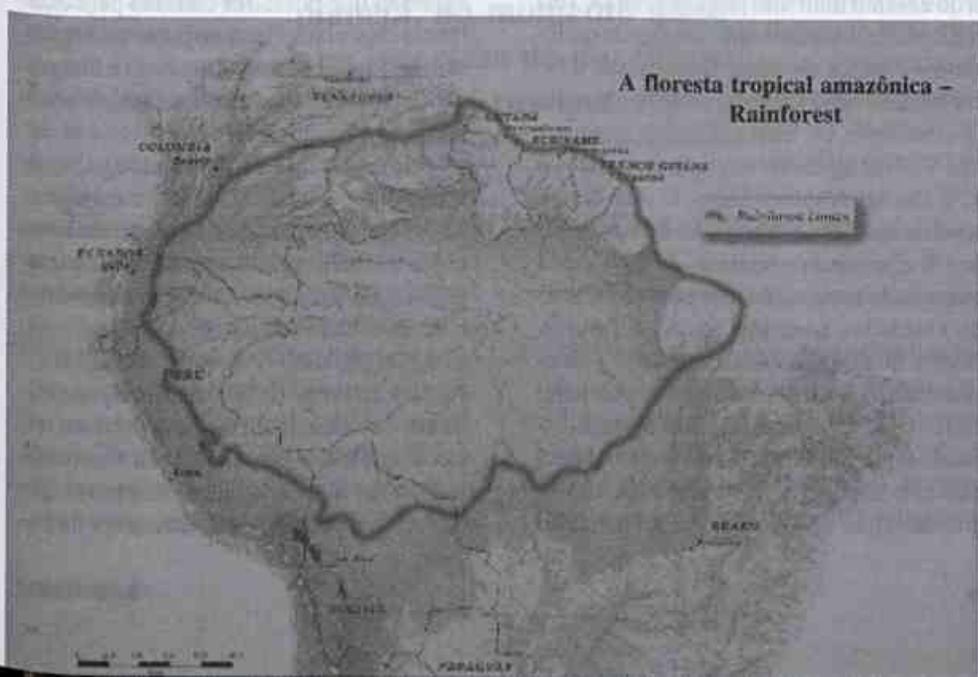
A bacia do Madeira é a maior área tributária da drenagem do Amazonas e é, aproximadamente, o dobro de qualquer outra bacia tributária. Abrangendo 1,4 milhão de km², a bacia do Madeira é maior que o Peru e, aproximadamente, três vezes o tamanho da França. A bacia do Madeira cobre 20% da Bacia Amazônica e estende-se à Bolívia e ao Peru.

Dentro do conceito de área, sete dos oito maiores tributários do Amazonas estão na parte sul de sua bacia. Assim, 90% a 100% da área abrangida por cada uma das seis maiores bacias estão no Brasil, destacando-se que 40% da bacia do Madeira situam-se no Brasil. Somente as bacias do Negro e do Iça-Putumayo têm áreas que se espraiam em quatro países amazônicos.

Por via de consequência, em aditamento à floresta tropical e às fundações geológicas, as bacias dos rios tributários também formatam a face da Amazônia, e, no entanto, os tributários do Amazonas não são repetições ecológicas uns dos outros. Cada tributário tem um perfil distinto, baseado na geologia de seu leito e de suas terras diversas, sujeitas à ação da atividade humana, que altera e muda a natureza até então isolada.

A GEOPOLÍTICA DA ÁGUA

A floresta tropical Amazônica é o mais rico ecossistema do planeta, já que existe uma estreita correlação entre a dimensão do ecossistema e do número de espécies, tornando a Amazônia gene-



ricamente aceita como a maior fonte de biodiversidade e o maior banco de germoplasma do mundo.

A floresta tropical controla a maior parte do ciclo hidrológico, já que as árvores transpiram (bombeiam) água sugada de seus solos de volta à atmosfera, reduzindo sua perda. Essa perda é decrescida não só pelo bombeamento, como também pelo retorno que a floresta proporciona, seja na queda das chuvas, seja na formação dos caudais de superfície.

Assim, a floresta tropical é a grande recicladora, em face das raízes de sua vegetação serem dotadas de fungos especialmente adaptados a incrementar a retenção de fósforo, potássio e outros nutrientes limitados. Por meio deste mecanismo de reciclagem, a floresta tropical está apta a fertilizar os solos pobres que são característicos da maioria da Bacia Amazônica.

Dessa forma, não poderíamos deixar de discutir um problema que afeta, sobremaneira, a Amazônia, em face de seus desdobramentos a nível internacional, que é a questão de disponibilidade de água doce no mundo.

A revista *Industry and Environment*, da Organização das Nações Unidas (ONU), trata do assunto num tom preocupante. A Terra dispõe de 1 bilhão e 400 milhões de quilômetros cúbicos de água. Desse total, 97% constituem água salgada, distribuída entre os oceanos e os mares. Os 3% restantes têm 77% congelados nas calotas polares e 22% são águas subterrâneas. O total disponível de água doce superficial é pouco mais de 1% e, segundo o relatório da ONU, essa quantidade seria suficiente para atender às necessidades humanas atuais e futuras. Ocorre que o problema existente é a desigualdade na distribuição desse potencial hídrico. Os 15 maiores rios do mundo respondem por uma terça parte do caudal total existente na superfície do planeta, e, desses grandes rios, o Amazonas é responsável

por 15% desse total. O problema da água é tão importante que, no dossiê da "Água da Europa", a primeira frase afirma: "A Comunidade Européia não pode desinteressar-se dos problemas da água".

O *Smithsonian Atlas of the Amazon*, em sua edição 2003, estima que o débito na foz do rio é de 214.000 m³ de água por segundo, e, com essa vazão, em apenas duas horas o Rio Amazonas abasteceria uma cidade como Nova York, com seus 7,5 milhões de habitantes, durante todo o ano.

Podemos concluir que, no mundo, a posse de recursos hídricos traz consigo uma forte possibilidade de geração de conflitos, mormente na Amazônia, que responde pelo maior caudal existente no planeta, traçando uma nova e explosiva geopolítica entre os que têm água e os que lutam por conseguí-la.

Na Amazônia existem 19.000 km de vias navegáveis que constituem a grande malha da função logística transporte da região, atendendo às suas vocações energéticas, agrícolas e minerais, o que torna indispensável a preservação dos ecossistemas existentes.

Assim, a Bacia Amazônica deveria ser preservada, minimizando toda e qualquer agressão que possa ser causada pela existência dos eixos de transporte na região, sem que o seu desenvolvimento e integração deixem de atender às suas funções econômicas e sociais.

Não há dúvida de que a navegação de longo curso e a navegação de cabotagem, singrando o Amazonas e seus tributários, representam uma ameaça constante à integridade da preservação dos ecossistemas e da qualidade das águas doces das bacias hidrográficas. O despejo de dejetos e rejeitos ao longo de derrotas de alguns milhares de milhas, sem nenhum porto ou terminal que esteja preparado para armazená-los, constitui-se num problema grave que demanda a presença indispensável da au-

toridade governamental, não para punir, porém para orientar e decidir.

Há que haver um planejamento em que o sistema de transporte fluvial seja simplificado com a preocupação de apoiá-lo e fiscalizá-lo, o que seria bem mais exequível e aceitável se a grande Bacia Amazônica tivesse suas águas singradas apenas por embarcações classificadas para a navegação interior, delimitando-se um cinturão de isolamento compatível com as necessidades da função logística do transporte hidroviário e coerente com a circunscrição dessa mesma Bacia Amazônica.

Pontos limites para as navegações de cabotagem e de longo curso seriam estabelecidos nas fimbrias da Bacia, em que Barcarena, Macapá e Belém seriam marcos terminais para as embarcações de mar aberto, oriundas do Atlântico, marcos esses que estariam preparados para uma perfeita integração com a navegação interior, por meio de ações governamentais, seja a nível federal, estadual ou municipal, abrangendo aspectos de

apoio logístico que interajam com embarque, desembarque, transbordo e armazenamento de cargas transportadas.

Não é somente disciplinando o modal de transporte a ser utilizado na Bacia Amazônica que suas expectativas de preservação estarão alcançadas. Urge a deflagração de uma verdadeira revolução no fornecimento de energia, no saneamento básico, na educação e na saúde das populações ribeirinhas, modificando suas vidas, reno-

vando seus costumes, atendendo a suas esperanças e seus anseios, sempre renovados ao ouvir o silvo das chaminés, a turbulência dos hélices, o banzeiro das marolas, que as embarcações deixam atrás de si, momentaneamente, visualizadas em esteiras de esperança.

Pragmaticamente, sabemos que todas essas ações demandam recursos vultosos que não caberiam, simplesmente, no orçamento direto da União, dos Estados ou Municípios partícipes da Bacia Amazônica, e, assim sendo, há que se criar um Fundo de Preservação e Desenvolvimento para a Amazônia, utilizando aquilo que a região

tem de mais precioso para si e para toda a humanidade, que é a água dos caudais de superfície de sua imensa bacia hidrográfica.

Como fazê-lo, como formatar uma proposta inédita para preservação e desenvolvimento da Amazônia e como concretizá-la, considerando que a geopolítica da água é algo que preocupa todo o planeta, no momento atual e na incerteza de um futuro difícil de prospectar?

Como formatar uma proposta inédita para preservação e desenvolvimento da Amazônia e como concretizá-la, considerando que a geopolítica da água é algo que preocupa todo o planeta, no momento atual e na incerteza de um futuro difícil de prospectar?

O PETRÓLEO NO MUNDO

Reservas e consumo

Calcula-se que existam 1 trilhão de barris (1 barril = 159 litros) de petróleo nos subsolos do mundo. Até 1990 já haviam sido extraídos 43,4% deles. A produção mundial anual atinge 24 bilhões de barris. Deste total, consomem-se 23 bilhões, e 1

bilhão vão para os depósitos estratégicos. As reservas existentes no mundo inteiro são calculadas em 137 bilhões de toneladas (67% delas encontram-se no Oriente Médio).

Principais consumidores de petróleo, os EUA consomem 33 barris *per capita*/ano; a Europa, 22; a Coréia do Sul, 16; o Brasil 4; e a Índia e a China menos de um barril *per capita*/ano.

PRODUÇÃO MUNDIAL EM 2004 (Milhões de barris/dia)

1. União Soviética	9,1
2. Arábia Saudita	8,8
3. Estados Unidos	5,4
4. Irã	3,9
5. México	3,8
6. China	3,3
7. Noruega	2,9
8. Venezuela	2,7
9. Nigéria	2,5
10. Emirados Árabes Unidos	2,2
16. Brasil	1,5

Em 1996, os Estados Unidos eram os maiores produtores de petróleo do mundo, com 7,5 milhões de barris por dia.

A produção da União Soviética caiu de primeira colocada no mundo, ao final da década de 1980, porém estabilizou-se desde 1993 e cresceu, significativamente, em 1998, tendo como maiores co-produtores o Cazaquistão e o Azerbaijão.

Os 20 maiores produtores de petróleo no mundo produzem cerca de 57 milhões de barris/dia, o que significa 87% da produção mundial.

Os países da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) respondem por 24 milhões de barris/dia ou 40% da produção mundial.

Dessa forma, o quadro acima pode ser resumido como se segue:

PRODUÇÃO MUNDIAL EM 2004 (Milhões de barris/dia/média)

Produção Mundial	72,470
OPEP	29,105
Petrobras	1,493

Assim, a produção mundial de petróleo, em 2004, atingiu a cifra espantosa de 26 bilhões de barris, que, ao valor médio de US\$ 60 o barril, representa um faturamento bruto de US\$ 1,56 trilhão para os países produtores.

O petróleo é um combustível fóssil, não renovável, de reservas limitadas e de grande impacto político, econômico, militar, científico-tecnológico e psicossocial em todo o mundo.

Em seu nome, bloqueios econômicos, intervenções militares, ocupações territoriais e declarações de guerra foram feitos, já ao final da primeira metade do século XX. A sua utilização tem causado polêmicas nas áreas de segurança ambiental e preservação de ecossistemas, além de ter sido considerado como o maior vilão causador do efeito estufa, da degradação da camada de ozônio, dos degelos das calotas polares, da ascensão dos níveis dos oceanos e do aumento de temperatura da biosfera terrestre.

Assim, não é justo que os países que detenham os ecossistemas mais expressivos e delicados do globo não venham a ter uma forma de compensação que permita neutralizar os efeitos devastadores da concentração de monóxido de carbono na atmosfera e da precipitação de chuvas ácidas na terra, causadas pela queima indiscriminada do petróleo. Até agora, todas as tentativas voltadas para a minimização desse problema foram conduzidas no campo político, em que o Protocolo de Kyoto encerra toda a dificuldade para ser alcançado um consenso no concerto das nações.

UM FUNDO DE PRESERVAÇÃO PARA A AMAZÔNIA

Há, portanto, que se estabelecer medidas no campo político-econômico, a fim de que possam ser asseguradas às nações detentoras de ecossistemas, que apresentam como produto mais nobre a oferta de água doce, condições para preservar a continuidade da vida no planeta, fruto de um privilégio que a natureza lhes concedeu.

A forma menos complexa e mais eficiente, como corolário de sua aplicação, é o estabelecimento de Fundos de Preservação a nível nacional e internacional, em que os países detentores de água doce possam ter os recursos de que necessitam para proporcionar, a si e ao mundo, a certeza de que poderão preservar algo que a natureza distribuiu caprichosamente no globo, mas que é indispensável à vida no planeta.

A Bacia Amazônica, maior detentora de caudais de superfície no mundo, deveria ser alvo de ações imediatas do governo federal, a fim de que pudesse apresentar, a curto prazo, os resultados dessas ações, estimulando aqueles que, vendo a Amazônia como um patrimônio da humanidade, venham a ter comportamentos que estimulem à consecução de idênticos propósitos por parte de países, entidades e organizações não-governamentais (ONGs).

Assim, já existem dispositivos na legislação brasileira que permitem uma ação imediata na Amazônia, visando à preservação de suas vias navegáveis, mormente se for estabelecido o escudo protetor onde apenas a navegação interior venha a ser praticada em toda a Bacia, uma vez estabelecido o cinturão de isolamento e os pontos-limite que circunscrevem a navegação de mar aberto.

Concessão à Região Amazônica da retenção da PPE, hoje Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE)

sobre combustíveis, estimada anualmente em R\$ 800 milhões, para aplicação em programas regionais com prioridade para o setor de Navegação, obtendo-se, assim, um transporte adequado e limpo. Estabelecimento de fretes tabelados no transporte de derivados de petróleo, assegurando ao armador as condições para suportar seus custos, mantendo-se os requisitos de segurança exigidos pela autoridade marítima nacional e pelos acordos e tratados internacionais dos quais o Brasil seja signatário.

Reconhecimento de que a visão ambiental para a Amazônia tem que ser diferenciada e que as sanções aplicadas à região, pelos órgãos ambientais, são desproporcionais à realidade da região, carente e subdesenvolvida.

Essas medidas em âmbito nacional estimulam ações a nível internacional, como a apresentação política e diplomática do cenário e dos problemas que degradam a preservação da Amazônia e, por via de consequência, do próprio planeta, seja na Organização dos Estados Americanos (OEA) seja na ONU, sugerindo a minimização de suas causas e efeitos, por meio da criação de um Fundo de Preservação da Amazônia, a ser aplicado no desenvolvimento de programas e projetos científicos e ecológicos, sem dúvida uma proposta pioneira, porém não inusitada, em face da complexidade e da importância do tema aqui considerado.

Por outro lado, a destinação de 1% da receita anual de hidrocarbonetos, obtida dos países produtores de petróleo, para o Fundo de Preservação da Amazônia não representará em si uma proposta esdrúxula ou demagógica, considerando que estamos tratando da maior floresta tropical do globo, da maior biodiversidade do planeta e da maior concentração de água doce em caudais de superfície da terra.

CONCLUSÃO

Apesar de todas as peculiaridades acima discutidas, a Amazônia é uma região praticamente virgem, pois somente cerca de 8% de sua superfície foi fruto de ação antrópica, ou seja, de alteração resultante da ação do homem sobre a vegetação natural.

As vocações já identificadas, como a mineral, a agrícola, a energética e a piscicultura, com sua fonte de proteína animal, devem ser fruto de interações entre governo e empresas, em que a visão sistêmica dos projetos permita que eixos de desenvolvimento substituam conceitos ultrapassados de pólos de irradiação.

Dessa forma, será possível que a energia, a logística e a telemática (telecomunicações + informática) estejam presentes nesses eixos de desenvolvimento, mormente com a contribuição dos recursos de um Fundo de Preservação da Amazônia.

Além disso, o valor do modal hidroviário para a economia da Amazônia necessita de um esforço concentrado da União e dos Estados, para que resultados concretos sejam obtidos no mais curto prazo, removendo carências, implementando infra-estruturas e acelerando o processo de desenvolvimento da região, estimulando, assim, a criação de incentivos ou prêmios para aqueles que, em suas operações no transporte de cargas, minimizam riscos, preservando o meio ambiente e os ecossistemas regionais.

Complementando essas ações, torna-se mister dotar a malha hidroviária da Amazônia de todos os recursos de apoio logístico, como sinalização náutica adequada e infraestrutura portuária, terminais fluviais, núcleos de manutenção, reparos navais e estações de salvamento, não esquecendo a importância do saneamento básico para a preservação da higiene das populações ribeirinhas, elemento básico para sua inclusão social.

Trata-se, na realidade, de estabelecer um verdadeiro plano diretor, permanente, para a preservação da Amazônia, onde planos de ações, como capítulos e seções pertinentes a esse plano diretor, sejam submetidos, anualmente, em consonância com os recursos obtidos de fontes nacionais ou do Fundo de Preservação da Amazônia, para suas respectivas aprovações e execuções.

A implementação de conceder exclusividade à navegação interior na Bacia Amazônica, mantendo a navegação de mar aberto circunscrita em seus pontos limites em Vila do Conde/Barcarena, Macapá e Belém, proporcionando a esses pontos condições de plena movimentação de cargas, inclusive seu transbordo, contribuirá de forma excepcional para aperfeiçoar a legislação e normas que incidam na navegação interior, bem como para permitir às autoridades competentes, mormente a autoridade marítima nacional, o exercício pleno de suas atribuições e responsabilidades, no sentido de assegurar à Amazônia uma navegação mais segura, em rios mais limpos.

Por outro lado, a destinação de 1% da receita anual de hidrocarbonetos, obtida dos países produtores de petróleo, para o Fundo de Preservação da Amazônia não representará, em si, uma proposta absurda ou ambiciosa, já que o valor anual desse Fundo, inicialmente com a dotação de US\$ 15 bilhões, apresenta um custo/benefício muito aquém daquilo que a humanidade deseja e espera para ter uma Amazônia preservada e desenvolvida, assegurando à população do planeta uma contribuição esplêndida para um acesso permanente às fontes já escassas de água doce do planeta.

Até agora, o Rio Amazonas tem escapado de maior poluição industrial, embora ameaças reais estejam sempre presentes. Depósitos e dutos na Colômbia, Equador e Peru são vulneráveis a terremotos e outras ações telúricas. Qualquer derramamento considerável de óleo

poderia ter conseqüências devastadoras nos rios, como a inundação de suas planícies.

Navios transportadores de granéis, sólidos ou líquidos, representam também uma ameaça considerável, embora o Amazonas tenha escapado, até agora, de sérias conseqüências ecológicas, em face de seu imenso volume de água e da diluição expressiva de sedimentos contaminados.

Cabe a todos os homens pensar no amanhã e não permitir que o ecossistema maior, mais sofisticado e complexo do planeta venha a ser ameaçado de destruição por omissão ou egoísmos daqueles que não conseguem prospectar o futuro nem contribuir para que o bem comum seja a aspiração maior das nações que cultuam a democracia e a liberdade.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ÁREAS> / Amazônia; Desenvolvimento; Petróleo; Poder econômico; Via de transporte; Ecologia; Política para o meio ambiente; Geopolítica; Política;

BIBLIOGRAFIA

1. Caprile, René. "A Guerra das Águas", *Jornal do Brasil*, Caderno Idéias/Ensaio, 22/3/92, Rio de Janeiro, RJ.
2. Clube Naval. "Simpósio Amazônia Brasileira", *Revista do Clube Naval*, Ano 109, nº 309, Rio de Janeiro, RJ.
3. Gama e Silva, Roberto. "Os Recursos Naturais do Brasil", Questões Importantes Referentes ao Mar, São Paulo, SP, Sociedade dos Amigos da Marinha, SOAMAR, Coordenadora: Georgette Nacarato Nazo, 1996.
4. "The Smithsonian Atlas of The Amazon", Smithsonian Institution, Smithsonian Books, 2003.

**Não faças aos outros o
que desejas que façam a ti.
Os gostos deles podem não
ser os teus.**

George Bernard Shaw



Serviço de Documentação da Marinha



O SDM é o órgão responsável pela memória da Marinha. O Serviço de Documentação tem como atribuição estudar, pesquisar e divulgar a história marítima brasileira e conservar o patrimônio histórico e artístico da Marinha do Brasil.

Criado em 1943, o SDM reúne atualmente sete departamentos, distribuídos em cinco prédios históricos:

- na Sede Ilha das Cobras funcionam os Departamentos de Arquivo, de História Marítima, de Publicações e Divulgação e de Administração;
- na Rua Dom Manuel (Praça XV) fica o Museu Naval;
- no Espaço Cultural da Marinha estão atracados o Navio-Museu *Bauru*, o Submarino-Museu *Riachuelo* e o Rebocador-Museu *Laurindo Pitta* e a Escuna *Nogueira da Gama*;
- na Rua Mayrink Veiga está a Biblioteca da Marinha;
- o SDM abrange ainda a Ilha Fiscal – local onde foi realizado o Último Baile do Império.

Empenhado nesta árdua tarefa, o SDM tem desenvolvido, a cada ano, novos projetos, buscando maior interação entre a Marinha e a sociedade. Como resultado deste trabalho, cerca de 326 mil pessoas visitaram o Complexo Cultural da Marinha (SDM) em 2004.

AS GLÓRIAS DA MARINHA IMPERIAL

HELIO LEONCIO MARTINS
Vice-Almirante (Ref^o)

SUMÁRIO

- A Independência
- A tripulação e o comandante
- Ação de Cochrane
 - No Maranhão – a demissão*
- Os ingleses
 - Guerra Cisplatina*
- O corso
- As insurreições
- A economia
- A construção naval
- A Guerra do Paraguai
 - A paz*
- Segundo Reinado
 - Questão Christie*
- Primeira e Segunda Guerras Mundiais

A Marinha brasileira nasceu com a Nação independente – e teve a fase mais gloriosa como o braço forte do Império na árdua tarefa de efetivar a liberdade em todo o território nacional, mantê-lo uno e indivisível e impor-nos a nossos bulhentos vizinhos do

Prata. Muito deveu o Império à sua ação, ela porém mais ao Império, por este compreender o quanto era importante construí-la, equipá-la, orientá-la com políticas e atitudes firmes.

Apesar do imenso esforço dos bandeirantes, investindo pelo interior inóspito,

movidos por ambição, mas com pertinácia e sofrimento, ampliando assim os limites do Tratado de Tordesilhas, o Brasil que importava ainda se constituía, na independência, de uma faixa litorânea, cuja única estrada que ligava suas comunidades era o mar.

A INDEPENDÊNCIA

O grito do Ipiranga, se teve ressonância no Sul, pouco se fez ouvir nos longínquos Nordeste e Norte, mais vinculados a Portugal do que ao Rio de Janeiro. E o primeiro problema que o Império teve que enfrentar foi como estender sua autoridade para tais distâncias, assim como para uma problemática Província Cisplatina, no Sul. Compreenderam, José Bonifácio e Pedro I, acertadamente, que só uma força naval teria a mobilidade para expulsar as juntas portuguesas, que continuavam a ser obedecidas da Bahia para o norte, sendo a de Salvador apoiada pelo exército do General Madeira e pela esquadra, poderosa, do Almirante João Félix Pereira dos Campos.

A ação era urgente. Possuíamos apenas a herança portuguesa de navios e infraestrutura de Marinha, que vieram com o futuro D. João VI, de passado glorioso, mas em franca decadência. Foi enorme o trabalho de Luiz Pereira da Cunha, o primeiro ministro da Marinha do Império. Tudo precisava ser revisto, ampliado e reparado. Por sugestão de Gonçalves Ledo e Luiz Pereira da Nóbrega, ainda em setembro de 1822, foi aberta subscrição pública para a aquisição gradual de embarcações de guerra e

reparo das antigas, o que teve pleno êxito, sendo o primeiro subscritor Pedro I, que doou um navio, o Brigue *Caboclo*, de longa e profícua carreira.

A TRIPULAÇÃO E O COMANDANTE

A questão seguinte foi como guarnecê-los. A marinheiragem era toda portuguesa, o que tornaria a confiança relativa quando combatesse seus compatriotas. Quanto à oficialidade, já havia brasileiros formados nas escolas e nos navios de Portugal e mesmo muitos portugueses, que preferiram não regressar à pátria de origem e tiveram brilhantes carreiras. Eram poucos, entretanto,

e faltava um chefe à altura da tarefa a executar, pois os almirantes portugueses, idosos, tinham-se adaptado à confortável vida tropical. Também para isso o novel Império encontrou solução.

Havia, com o final das guerras napoleônicas, abundância de mão-de-obra naval disponível na Grã-Bretanha. Caldeira Brant, futuro Marquês

Cochrane viera do Chile, onde, comandando sua Marinha, ajudara a libertar o país do domínio espanhol. Recebeu o convite para repetir suas façanhas no Brasil, o que aceitou, com o posto de primeiro-almirante

de Barbacena, contratou, entre oficiais e marinheiros, perto de 600 ingleses. Em relação ao chefe, existia um almirante que fora da Royal Navy, Lorde Alexander Thomas Cochrane, que se salientara como grande marinheiro, com proezas que ficaram na história, mas também, simultaneamente, pela capacidade de fazer inimigos com seu gênio e independência de atitudes, que resultaram em sua expulsão da Marinha, por razões de veracidade duvidosa, tanto assim que, depois de aventuras na América do Sul e na Grécia, foi readmitido na Royal Navy com o

posto de almirante, deram-lhe esquadra para comandar e está sepultado em Westminster, com outros heróis. Viera do Chile, onde, comandando sua Marinha, ajudara a libertar o país do domínio espanhol. Estava livre e recebeu, com palavras entusiásticas, o convite para repetir suas façanhas no Brasil, o que aceitou, com o posto de primeiro-almirante, colocado à frente de todos os outros.

Os fatos mostraram o acerto de tais providências. Em dezembro de 1822 já tremulava aos ventos do Atlântico a Bandeira Imperial no alto dos mastros de uma força naval rumando ao sul, onde retiraria as tropas portuguesas que lutavam com as brasileiras na Província Cisplatina. Como aquelas preferiram continuar as hostilidades e mobilizaram uma pequena força naval, passaram a bloquear Montevidéu, e só em outubro de 1823, depois de destruídos seus navios, renderam-se.

Com o norte e o nordeste integrados ao Império, Cochrane cumprira sua primeira missão

AÇÃO DE COCHRANE

Tendo Cochrane chegado ao Rio de Janeiro a 13 de março de 1823, a 3 de abril largou com sete navios rumo a Salvador. A 4 de maio travou combate, ao largo da Baía de Todos os Santos, com a esquadra de Félix dos Campos. Já estava fazendo sua primeira vítima, quando os marinheiros portugueses rebelaram-se e fecharam os paiois de pólvora. Cochrane recuou, o que foi repetido pelos adversários. Substituiu os amotinados pelos ingleses e, com duas unidades, fechou o porto, capturando os navios que entravam ou saíam. Bloqueados pelo mar e por terra, pelo exército do General Labatut, falhos até de alimentação, os antigos colonizadores rumaram para a Europa com 80 transportes, defendidos por 13 navios de guerra. Foram perseguidos até o Tejo pela Fragata *Niterói*, coman-

dada por John Taylor, que trocara a Royal Navy pela Marinha Imperial. Em ação surpreendente, capturou 24 transportes.

Da Bahia, Cochrane seguiu para o Maranhão, e enviou um de seus oficiais para Belém, e ambos, usando como subterfúgio a ameaça de que lideravam poderosas forças navais, obtiveram a rendição das Juntas portuguesas, em São Luís sem necessitar o emprego de armas, em Belém correndo sangue. Com o norte e o nordeste integrados ao Império, Cochrane cumprira sua primeira missão.

Logo depois, em 1824, explodiu movimento republicano e separatista, liderado por Pernambuco e com adesão das províncias do Nordeste, com inspiração na revolução norte-

americana e discordando da dissolução da Assembléia Constituinte, criando-se a Confederação do Equador. Sua simples existência seria precedente perigoso para a desintegração do Império. Na necessária

reação imediata, devia-se contar com a Marinha. Foi o que se fez. Mobilizou-se força naval bem mais potente do que a da independência, que transportou a tropa que iria combater a sedição, bloqueou Recife, bombardeou os fortes da cidade, auxiliando os combates em terra, e desembarcou destacamentos de marinheiros. E o líder revolucionário, Paes de Andrade, refugiou-se em uma fragata inglesa. A Confederação de Equador durara de julho a setembro. Essa rapidez da reação só se poderia conseguir, como se conseguiu, com a existência da Marinha.

No Maranhão – a demissão

Cochrane continuou para o norte e pacificou os restos da Confederação no Ceará, aportando no Maranhão. Aí interveio na política provinciana, que estava caótica, sendo

recebido como salvador. Mas vinculou-se demais com as lutas locais, perdendo as características pacificadoras. E, por fim, julgando-se credor do dinheiro referente às capturas em sua primeira ida ao Maranhão, cobrou com certa veemência os débitos e, na Fragata *Ipiranga*, rumou para a Europa. Aí largou o navio, que foi o primeiro a mostrar a bandeira do Império naquelas paragens. Foi demitido da Marinha brasileira. Com razão ou sem razão, este gesto deixou mancha que sombreou seu papel na independência do Brasil.

OS INGLESES

Mas a memória histórica tem sido injusta com a participação britânica na criação da Marinha brasileira. Chama os ingleses, como adjetivo derrisório, de mercenários, o que é falso. Mercenários, que não mais eram usados no século XIX, seriam grupos contratados em bloco pelo tempo de um conflito, sem nenhuma ligação ou responsabilidade com as forças regulares. Os marinheiros britânicos foram antes recrutados, integrando os quadros da Marinha, com soldos e obrigações semelhantes aos regulares. Transmitiram-nos a organização e a mentalidade operativa da maior Marinha existente. Muitos oficiais permaneceram definitivamente no Brasil, atingindo os mais elevados postos. Alguns morreram em combate. Dois perderam o braço atingidos por fogo inimigo, continuando em atividade.

Guerra Cisplatina

Sua participação não se esgotou na Guerra da Independência. Tiveram papel importante em nosso primeiro entreeiro

bélico de caráter internacional. Herdamos do Reino de Portugal, Brasil e Algarve a ocupação da margem oriental do Rio da Prata, com o nome de Província Cisplatina. A extensão da fronteira sul até o Prata, com as vantagens comerciais que isso traria, sempre foi uma das ambições de Portugal. Não possuindo impulso demográfico que a tornasse realidade, em 1680 fundaram na margem ambicionada um entreposto comercial, a Colônia de Sacramento, para transações legais ou ilegais, a qual, conforme se comportavam as relações dos dois países ibéricos, mudou de mãos diversas vezes.

Aproveitando-se das dificuldades por

que passara o Império espanhol com a invasão napoleônica, a pedido das autoridades espanholas, agredidas pelos surtos de independência no Prata, por duas vezes, em 1816 e 1820, tropas reinóis invadiram a região, ocupando o litoral platino e conseguindo, em 1821, que um congresso de pouca credibilidade, na en-

A memória histórica tem sido injusta com a participação britânica na criação da Marinha brasileira. Chama os ingleses, como adjetivo derrisório, de mercenários, o que é falso

tão chamada Banda Oriental, decidisse pela união com o Reino, como a Província Cisplatina, o que foi logo anulado por outra facção, desejando realmente a independência. Mesmo porque a ocupação portuguesa, substituída pela brasileira, limitava-se às comunidades litorâneas, tendo sido o interior invadido pela *espanidad*, penetrando pelo Rio Uruguai, manifestando-se na língua, na cultura, nas tradições. Daí resultou sublevação, contando com o apoio da recém-criada Províncias Unidas do Rio da Prata (atual Argentina), que aspirava juntar mais uma província à sua Confederação. As hostilidades acabaram por

levar à guerra Brasil e Províncias do Prata, em um exaustivo conflito entre oponentes que não estavam preparados para enfrentar crise daquela natureza.

A Guerra Cisplatina, assim denominada, não teve suporte político no Brasil. Os políticos confundiram a oposição a Pedro I, que perdera o prestígio e a popularidade de 1822 por se ter rodeado de portugueses, com reação a guerra de pouco interesse, que delapidava os poucos recursos do império.

As críticas foram em um crescendo, atingindo as Forças Armadas, em especial a Marinha, que acusavam de inação. O Exército realmente mantinha-se dividido entre

o litoral platense e a fronteira do Rio Grande do Sul. Mas, em relação à Marinha, os ataques eram fruto de paixão política e ignorância. Com uma capacidade até hoje difícil de entender, o Governo imperial mantinha estrutura naval que apoiava 121 unidades em operações, abastecendo-as, reparando-as, construindo novas, das quais mais de 50 bloqueavam o Rio da Prata. Tarefa dificultosa, tendo que fazer face a freqüentes temporais, condições hidrográficas negativas, como bancos de areia, correntes, ventos, posições mal carteadas. Uma pequena força naval inimiga, embora não capaz de confronto, audaciosamente empregava-se em um tipo de guerrilha naval, atacando, sendo repelida e recuando para o abrigo de Buenos Aires. Ainda sofríamos a interferência das grandes potências – Grã-Bretanha, França e Estados Unidos – que não queriam ter seu comércio prejudicado. Ao mesmo tempo, tínhamos de nos haver

com uma guerra de corso, isto é, com navios armados por particulares, inclusive em Baltimore, nos Estados Unidos, que recebiam autorização do país contratante para atacar nossa navegação mercante, o que os diferenciava dos piratas.

O CORSO

O corso nos afetou bastante, agredindo as artérias vitais da economia, que eram as linhas de navegação. Registrados, 406 mercantes, chamados sumacas, que mantinham nosso comércio costeiro, foram capturados ou afundados. Houve inflação e desabastecimento do Nordeste. Tivemos

que organizar comboios e estabelecer patrulhamento pela imensa costa.

Iniciado em 1825, o corso teve seu ápice em 1827, só sendo dominado em 1828. Foi missão ingente da Marinha, pouco reconhecida na época, mesmo por historiadores. Por fim a Inglaterra

se interpôs entre os combatentes exaustos e a paz foi feita, sem nenhum dos dois ser agraciado com a vitória, exceto a província disputada, que se transformou na República Oriental do Uruguai.

AS INSURREIÇÕES

Com a abdicação de Pedro I, a centelha republicana ou desagregadora que deflagrara com a Confederação do Equador tomou força e explodiram movimentos convulsionando todo o Brasil. Moderados, exaltados e conservadores lutavam pela hegemonia de sua orientação política, envolta em muitas ambições locais, naciona-

O corso nos afetou bastante, agredindo as artérias vitais da economia... 406 mercantes foram capturados ou afundados. Tivemos que organizar comboios...

lismo e desforras contra os portugueses em melhor situação econômica.

Algumas insurreições ficaram com nomes na história, ao lado de muitas outras, incidentes menores, que não tiveram denominação. Das primeiras, em Pernambuco motins militares de 1831 e 1832 foram a Abrilada, a Setembrada e a Novembrada. No Pará, em 1835, a Cabanagem. Na Bahia, em 1837, a Sabinada. No Rio Grande do Sul, em 1835, os Farrapos, movimento que mais durou, só sendo dominado no Segundo Reinado, em 1845. No Maranhão, em 1838, a Balaiada, e em Pernambuco, em 1848, a Praieira. As Regências, una e trina, reagiram com energia, especialmente quando dirigidas por Diogo Feijó.

Tinham contra si, entretanto, as dificuldades de intervenção nas províncias distantes e serem vinculadas a facções políticas, com o que sofriam oposição no Rio de Janeiro. Dispuseram, contudo, de dois fatores que especialmente ajudaram sua reação. Mesmo com a abdicação, o trono persistia, ainda que com um menino o ocupando, mas emanando autoridade e unicidade, o que representava poder nacional. E contavam com numerosa Marinha, móvel e flexível, que assumiu funções policiais, quer mantendo navios em todas as comunidades marítimas, quer transportando reforços, com relativa rapidez para a época, para onde fossem necessários, ela mesmo participando das ações repressivas. A Marinha havia ajudado a Nação na independência – auxiliava-a agora em sua integridade.

A ECONOMIA

O Império do Brasil é descrito normalmente como nação agrícola, dispondo só de uma elite de bom nível humanístico, economicamente conservadora, mas pouco numerosa, tendo o País ficado à margem da revolução industrial e tecnológica que

se desenvolvera na Europa desde o século XVIII. Há meias-verdades nessa afirmativa, mas nenhuma em relação aos cuidados do Governo imperial com a Marinha. Em proporções modestas, acompanhou toda a evolução técnica dos meios marítimos. Isto se fez sentir em especial quando das radicais transformações trazidas pela invenção da máquina a vapor nos transportes, na indústria e no mar. Neste, em especial, houve a mudança da propulsão vélica para a mecanizada, o que influenciou fundamentalmente tanto nas atividades pacíficas como nas bélicas.

Na Guerra Cisplatina já utilizamos barcos a vapor para serviços auxiliares, como correio. Nos conflitos da Regência, na Balaiada, no Maranhão, Joaquim Marques Lisboa, o futuro Marquês de Tamandaré, empregou barcas a vapor para impedir a passagem dos insurretos pelos rios. Nos Farrapos, a Marinha imperial utilizou, para operar na Lagoa dos Patos, canhoneiras a vapor.

A CONSTRUÇÃO NAVAL

Terminados os problemas internos, a política imperial passou a se preocupar com os ameaçadores caudilhos do Prata. E o primeiro navio de porte a vapor foi encomendado na Inglaterra, o *D. Afonso*. Os seguintes vapores, diversos, já foram construídos nos estaleiros da Ponta da Areia, em Niterói. E outra fragata impulsionalada por maquinaria, a *Amazonas*, que iria ficar na história por sua atuação em Riachuelo, veio da Inglaterra.

Eram navios de propulsão com rodas, movendo-se lentamente, e não permitiam a montagem lateral dos canhões. Na primeira ação internacional da política imperial de não permitir caudilhos perigosos, combatendo o ditador Rosas, das Província Unidas, sendo necessário transportar tropas

Rio Paraná acima, a fim de se juntarem ao aliado Urquiza, a força naval brasileira deveria enfrentar fortificação platense na passagem de Toneleros. Os vapores desarmados rebocaram veleiros que dispunham de canhões. Vencidas as baterias inimigas, a força terrestre cruzou o Rio Paraná, e a Batalha de Monte Caseros assinalou o fim da ditadura Rosas.

Substituindo as ronceiras rodas, na Europa e nos Estados Unidos foi desenvolvida a propulsão com hélices. Imediatamente a adotamos. De 1850 a 1865, foram construídas na Europa perto de 30 canhoneiras assim impulsionadas e, com previsão acertada, capazes de operar em rios com vistas às possibilidades de termos de usá-las em campanhas fluviais no Sul, o que aconteceu. Os estaleiros brasileiros continuaram a produzir navios de maior porte, que mostraram a bandeira imperial pelo mundo, em missões de instrução ou de representação.

A GUERRA DO PARAGUAI

Mas iriam, logo a seguir, servir em nossa maior provação guerreira. De início no Uruguai, onde lavrava guerra civil entre os partidos blanco e colorado, o primeiro dominante no governo, favorável às Províncias Unidas, e o segundo aliado do Brasil. Nossa intervenção foi simultaneamente diplomática, terrestre e naval, utilizando a costumeira, no tempo, "diplomacia das canhoneiras". Com o pretexto de prejuízos causados pelos blancos a estancieiros fronteiriços, apoiamos claramente os colorados de Venâncio Flores. Marinheiros desembarcaram, lutaram e ocuparam Paissandu.

Contra a ação brasileira clamou o ditador paraguaio, Solano López, que, sem esperar resposta, contando com pretensa e momentânea superioridade militar, e desejando também saída para o oceano, auda-

cioso e megalomaniaco, capturou, em Assunção, paquete que fazia a linha para Mato Grosso, levando o presidente nomeado da província e o numerário para pagamentos. Ficou com ambos e avançou pelo Rio Paraguai, sem encontrar grande resistência, até Corumbá. Como também ocupara a cidade, já argentina, de Corrientes, pois não tivera autorização para atravessar o território desse país, e ameaçava o Uruguai, as três nações se uniram com o Tratado da Tríplice Aliança para reagir, naturalmente com maior peso do Brasil.

Este maior peso, na primeira fase da guerra, não era muito sensível. Para nos opormos a dois avanços paraguaios, pelo Rio Grande do Sul e pelo Rio Paraná, contávamos apenas com 10 a 12 mil soldados, mas, graças às previsões anteriores, dispúnhamos de força naval, ainda que de navios de madeira. Assim, os exércitos se encarregaram da fronteira do Rio Grande, e a Marinha, no Rio Paraná, bloqueou-o, destruiu a força naval paraguaia em Riachuelo e fez parar e recuar o avanço pela margem. Detidos os dois ataques, os exércitos, reforçados, reuniram-se em Corrientes. Com ajuda da Marinha, cruzaram o Rio Paraguai em Passo da Pátria, em notável operação anfíbia, e iniciaram a ofensiva que os levou a Assunção e à morte de Solano López em Aquidabã.

As guerras apresentam sempre quadros horrorosos. As mortes da parte mais moça de um país, a destruição, os sofrimentos, as provações são aspetos que se repetem. No caso da Guerra do Paraguai, nos atingiram, mas muito mais o Paraguai, que viu desaparecer uma completa geração e teve arruinada pequena e próspera nação. O que fica na história das guerras, de preferência, são os fúlgidos atos de heroísmo, as glórias dos que morrem pela pátria e a euforia das vitórias. Mas há outras faces dos conflitos, além das dolorosas, que não são muito consideradas, mas que até podem

ser positivas, quando mostram a capacidade e os esforços dos governos para dar suporte aos que combatem.

A Guerra do Paraguai, não como certos revisionistas mal-intencionados querem classificá-la como fácil genocídio de uma nação fraca, foi difícilíssima, com cem mil homens lutando no centro inóspito da América do Sul, sem caminhos conhecidos além do rio, sofrendo mais com as moléstias tropicais e as privações do que por ação inimiga. Na Marinha, os marinheiros mantiveram-se por três anos no interior das casamatas de ferro dos navios, pois, nos conveses, seriam caçados a tiros disparados a cem metros de distância. O Paraguai, com assessoramento estrangeiro, havia construído sistema de defesa com baterias por toda a margem, que defendiam com imensa bravura, e mantinham os navios, além de enfrentar os empecilhos no rio, como estacas cravadas no leito, minas explosivas flutuantes e ataques de canoas pejadas de guerreiros, sob permanente metralha. E tinham que ser supridos a cada dez dias com alimentação, roupas, remédios, munições, peças sobressalentes, o que se fez, com transporte que chegava ao teatro de operações com os necessários suprimentos neste intervalo de tempo.

Mas havia problema mais grave. Se a constituição da frota, com a previsão das aquisições de canhoneiras de madeira, fora suficiente para a primeira fase da guerra, sua continuação, pelo Rio Paraguai, iria exigir novo tipo de navio de combate, além do aumento considerável de unidades auxiliares. E estes navios deveriam obedecer à tecnologia moderna, que apenas se estava desenvolvendo. Seriam blindados fluviais, chamados encouraçados. Oito deles foram adquiridos na Europa (alguns haviam sido encomendados pelo Paraguai enquanto o país se preparava para cumprir as intenções megalomaníacas de López, com

o bloqueio impedindo a efetivação da encomenda) e três construídos no Brasil. Mais tarde, especialmente projetados de acordo com as necessidades mostradas diretamente nas operações, seis, denominados monitores, foram lançados de nossas carreiras de construção. Sempre acompanhando o desenvolvimento tecnológico das Marinhas, foram adotados canhões não mais com o interior liso, mas com estrias, ou raias, que asseguravam tiros com trajetórias mais seguras e de maior alcance, montados em torres giratórias.

A modernidade dessas unidades exigia uma manutenção pouco conhecida e que não poderia ser feita longe, no Rio de Janeiro. Em Cerrito, no Rio Paraná, foi instalada uma base avançada, que se encarregava desses cuidados. Tudo isso demonstra a seriedade com que o Governo imperial enfrentava a crise que, lamentavelmente, cobrava tantas vidas.

A paz

Finda a guerra, nem por isso a Marinha foi abandonada, apesar das dificuldades financeiras provocadas pelas despesas extraordinárias. Agora era a vez dos cruzadores mistos, ainda produtos dos estaleiros nacionais, que, em longos cruzeiros pelos oceanos Atlântico, Pacífico e Índico, inclusive duas viagens de circunavegação, fizeram retornar os marinheiros às lides no mar, depois de quatro anos de operações fluviais.

E o desenvolvimento tecnológico da Marinha não foi esquecido. Nos anos 80, a Marinha entrou definitivamente na era dos navios metalizados e mecanizados e das armas recém-inventadas, torpedos, canhões de tiro rápido. A atenção dada à Marinha, mantendo-a ocupada em suas funções profissionais, impediu que a penetração das idéias republicanas nela fosse tão intensa como no Exército.

SEGUNDO REINADO

Cabe uma observação relativa à evolução bélica do Segundo Reinado e ao papel glorioso que coube à Marinha. É o fato de ela ser regida por um imperador cuja personalidade é definida por seu feitio pacífico, humanista, preocupado antes com a criação de institutos, faculdades, escolas que desenvolvessem em seu povo, em grande parte ainda primitivo, a educação, que considerava alavanca do progresso, capaz de obter justa paridade social. Sua memória em bronze não é representada por um caudilho bradando ordens ou indicando uma carga, do alto de um cavalo, e sim um professor de grandes barbas, sentado em seu escritório, rodeado de livros. E como, ao mesmo tempo, ser este o governante que liderou os mais numerosos e sérios conflitos de nossa história?

As tendências agressivas de pessoas, que podem se refletir nos países que elas dirigem, podem ser provocadas por descargas de adrenalina ou confusões hormonais que as afetem congenitamente, tornando-as violentas e belicosas. Ou então surgem por motivos funcionais, como cumprimento do dever, embora contrariem suas preferências normais. Desde que sejam necessárias atitudes em confrontos guerreiros, dispõem-se a tomá-las, e de maneira completa, sem meias medidas, com a mesma dedicação com que se dedicam ao que mais está de acordo com suas preferências. E como cumprem dever, e não são comandados por arroubos, a confiabilidade em sua ação é maior.

Questão Christie

Norteava essa responsabilidade do imperador sentimento que se definiu com nitidez quando um incidente de pouco valor foi ampliado pela prosápia do ministro in-

glês, William Dougal Christie, considerando-se todo-poderoso por representar a mais poderosa nação do mundo. Uma barca mercante inglesa fora lançada pelo vento nas costas do Rio Grande do Sul, e três oficiais da mesma nacionalidade embebedaram-se e terminaram presos pela polícia na Tijuca, sendo libertados depois de reconhecidos e sóbrios. Imediatamente Mr. Christie exigiu indenização avultada pela perda da barca e humildes desculpas por considerar ter sido a honra da rainha Vitória atingida pelo xadrez dos baderneiros. Como demorasse uma resposta, navios de guerra ingleses capturaram cinco sumacas brasileiras na barra do Rio de Janeiro e as levaram para a Ilha Grande.

Discutiu-se o valor da indenização, e o rei da Bélgica foi chamado para dirimir as dúvidas sobre a honra da rainha. A primeira reduziu-se razoavelmente, e o rei chegou à conclusão tranquilizadora de que a honra da rainha continuava intacta. Os navios apreendidos foram restituídos. Manifestações públicas, entretanto, explodiram, em repúdio à Inglaterra, com uma subscrição para custear armamento que evitasse situações semelhantes, e de tal monta que foi suficiente para encomendar nosso primeiro blindado, o Encouraçado *Brasil*. Mas o imperador não julgou bastante. Rompeu relações diplomáticas com a Inglaterra porque, agora com razão, o apoio dado aos ímpetos de Mr. Christie teriam afetado a honra nacional. E só considerou findo o ultraje quando recebeu formal pedido de desculpas, pela voz do embaixador, estando presente no cerco de Uruguaiana, na Guerra do Paraguai.

PRIMEIRA E SEGUNDA GUERRAS MUNDIAIS

A expressão honra nacional parece ter caído em desuso. Ouve-se falar em interes-

ses políticos, econômicos, geográficos, mas não em honra nacional, que, subjetivamente, cobre todos esses interesses, e muito mais.

Não creio, entretanto, que tenha desaparecido. O advento da República não foi promissor para a Marinha. Politizou-se, deflagrou uma revolta inexpressiva, mal-conduzida, durando oito meses, com muito sangue derramado que a destruiu materialmente e criou cisão na oficialidade. Uma série de ministros moderados corrigiram em parte a situação e tentaram solucionar os problemas materiais, mas sem muito êxito. Pressão do Barão do Rio Branco conseguiu a aquisição de esquadra homogênea, desejada para dar respaldo de força à sua advocacia diplomática. Obsolesceu ela com os desenvolvimentos da Primeira Guerra Mundial. O abandono a que foi submetida a Marinha pela chamada República Velha fê-la, em 1942, ao se alinhar com as potências aliadas na Segunda Guerra Mundial, estar despreparada para cumprir a tarefa urgente que lhe cabia, a defesa dos ataques de submarinos ao que ainda eram as artérias vitais da economia brasileira, as linhas de navegação, que, cortadas, fariam o País sofrer as agruras de uma guerra com falta de combustíveis, insumos e até de alimentação.

Os navios que foram para o mar, em seguida à declaração de guerra, não dispunham de equipamento ou arma que os habilitasse a lutar contra submarinos, que já existiam em abundância, tanto que 12 foram, reconhecidamente, afundados nas costas brasileiras. Com tremendo esforço, e auxílio norte-americano, em alguns meses já contávamos com meia centena de navios próprios para a guerra anti-submarinos, bem equipados, armados e aguerridos, com os quais se protegeram, em comboios internacionais, perto de 4 mil mercantes de muitas nacionalidades, além de centenas de barcos navegando em nossas costas, com muito poucas perdas. Foi ação que durou desde o dia da declaração de guerra até o armistício.

Com tal impulso, a Marinha cresceu, e hoje desempenha o papel que dela se espera em tempo de paz, embora lutando com crescentes cortes orçamentários, que não condizem com a cada vez maior importância do País. Mas, ainda que com sacrifício, estará sempre pronta para o que se fizer necessário, porque segue a orientação expressa no passado, passado que não só é mestre do futuro, como também lhe transmite responsabilidades – a preocupação com a honra nacional, que não pode ser esquecida.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<História>/ Marinha do Brasil, História Naval; Cochrane;

CENÁRIO ENERGÉTICO BRASILEIRO



ALAN PAES LEME ARTHOU
Contra-Almirante (EN)

SUMÁRIO

Energia

Fontes não renováveis

Petróleo

Gás

Carvão

Energia nuclear

Fontes renováveis

Biomassa

Eólica

Hidroeletricidade

Solar direta

Hidrogênio

Conclusão

ENERGIA

O homem, como todo animal, precisa, para viver, da energia fornecida pelos alimentos, sejam eles de origem animal ou vegetal. Para obter esses alimentos teve que, ao longo da evolução, de-

envolver ferramentas especiais, mas vivia uma vida não muito diferente da de outros animais.

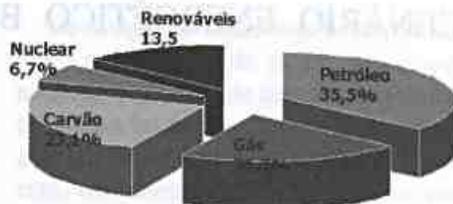
Em determinado momento, por volta de 500 mil anos atrás, alguns homínídeos que viviam sobre a face da terra desenvolveram uma capacidade que passou a

diferenciá-los dos outros animais. Eles passaram a usar o fogo para se aquecer e para assar os alimentos. Embora ainda não fossem capazes de provocar o início da combustão, já sabiam usá-la.

Mais tarde, por volta de 100 mil anos atrás, seus descendentes, *Homo sapiens sapiens*, passaram a ter controle total sobre o processo de combustão. Era o início de uma jornada que nos trouxe aos dias atuais, uma jornada de descobertas e aprimoramentos, com o uso cada vez mais intenso de energia, e que parece não ter fim.

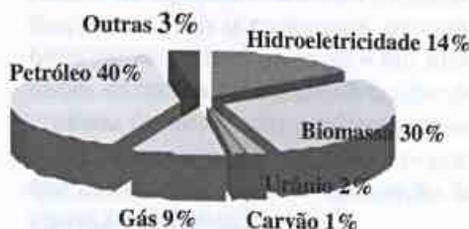
Ao longo desse tempo, por meio de várias revoluções, sendo a primeira no neolítico, cerca de 10 mil anos atrás, o homem aprendeu a produzir seu próprio alimento, em quantidade cada vez maior e com cada vez menos esforço. Para tanto tinha que usar outras formas de energia. A de combustão, que servia para preparar os alimentos, aquecer e fundir metais para novas ferramentas e armas, já não era suficiente. Passou a usar a energia de outros animais. Aprendeu a usar a energia existente no vento e no movimento das águas dos rios. Quando precisou de mais energia térmica e a madeira não era suficiente, aprendeu a usar o carvão mineral, depois o petróleo, depois a energia nuclear.

Assim chegamos aos tempos modernos, em que desenvolvimento e riqueza estão associados ao consumo de energia. Af alguns países consomem muito e outros têm parte da população vivendo como o homem vivia 5 mil anos atrás; um terço da população mundial não tem acesso à eletricidade enquanto a parcela que mais consome lança na atmosfera 800 toneladas de gás carbônico (CO_2) por segundo, provocando uma poluição que causa cerca de 3 milhões de mortes por ano (seis por minuto), de acordo com a Organização Mundial de Saúde (OMS).



Fonte: IEA World Energy Outlook 2004

Consumo de energia no mundo



Consumo de energia no Brasil

FONTE: MME, BEN, AGO 2005

O trio carvão, petróleo e gás é a fonte primária de cerca de 80% da energia consumida atualmente no mundo. No Brasil, o consumo dessas três fontes de energia é proporcionalmente menor (cerca de 50% do consumo total), mas, ainda assim, mostra uma dependência muito grande, principalmente do petróleo, cuja participação percentual é maior que no resto do mundo.

O conceito, que normalmente é transmitido, de que o Brasil tem muitos recursos hídricos ou de que a maior parte da energia gerada no País provém de hidroelétricas só é aplicável à geração elétrica, que é uma pequena parcela da energia total consumida no Brasil. Do total de petróleo consumido, cerca de metade é empregada em transporte, o que corresponde a cerca de 20 por cento do total da energia consumida pelo país.

O gráfico extraído da Sinopse do Balanço Energético Brasileiro mostra as princi-



país áreas consumidoras de energia no Brasil para os anos de 1970 e 2004. É notável o acréscimo da participação percentual da indústria e de outros setores (incluindo o setor energético, o comercial e o agropecuário).

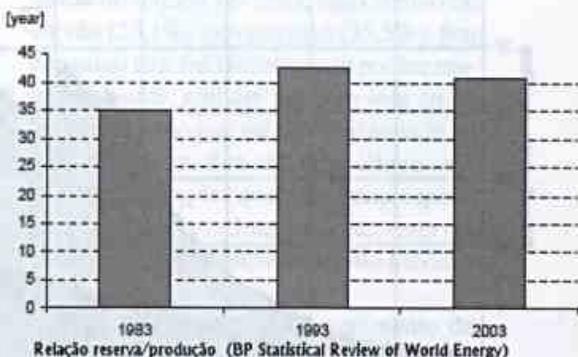
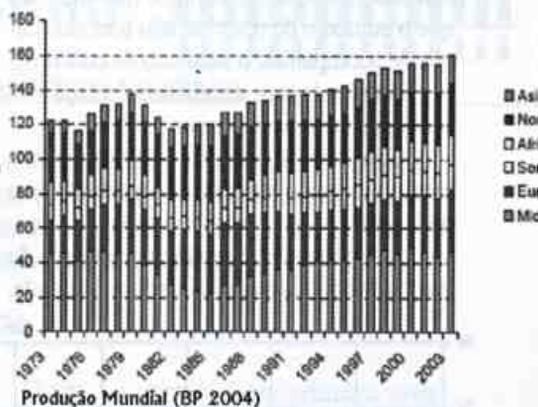
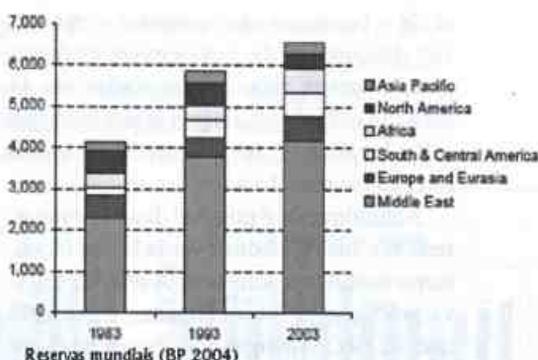
Será que a quantidade de energia consumida no Brasil supre as necessidades de nosso povo? Os desenvolvimentos social e industrial do Brasil mostram que não. Além disso, o abastecimento futuro da fonte de energia que mais usamos, o petróleo, é incerto. Que fonte de energia pode substituí-lo? Para analisar as necessidades e potencialidades energéticas do Brasil convém, portanto, listar, para o mundo e para o Brasil, as reservas de combustível não renovável existentes e as potencialidades das fontes renováveis de energia.

Para permitir comparação, todas as fontes de energia serão referenciadas em Jaules, sendo $EJ=10^{18} J$.

FONTES NÃO RENOVÁVEIS

Petróleo

O petróleo é o combustível mais usado no mundo, respondendo por 35,5% da energia utilizada. Devido a sua densidade energética e à facilidade de transporte em dutos, seus derivados têm ampla faixa de aplicação, indo do transporte e indústria ao uso doméstico e comercial.



A maior parte de suas reservas está concentrada no Oriente Médio (mais de 60%) e, ao que tudo indica, mantido o ritmo de uso, será a primeira fonte de energia primária não renovável a ficar escassa.

A relação entre as reservas atuais e a produção mundial mostra que, na hipóte-

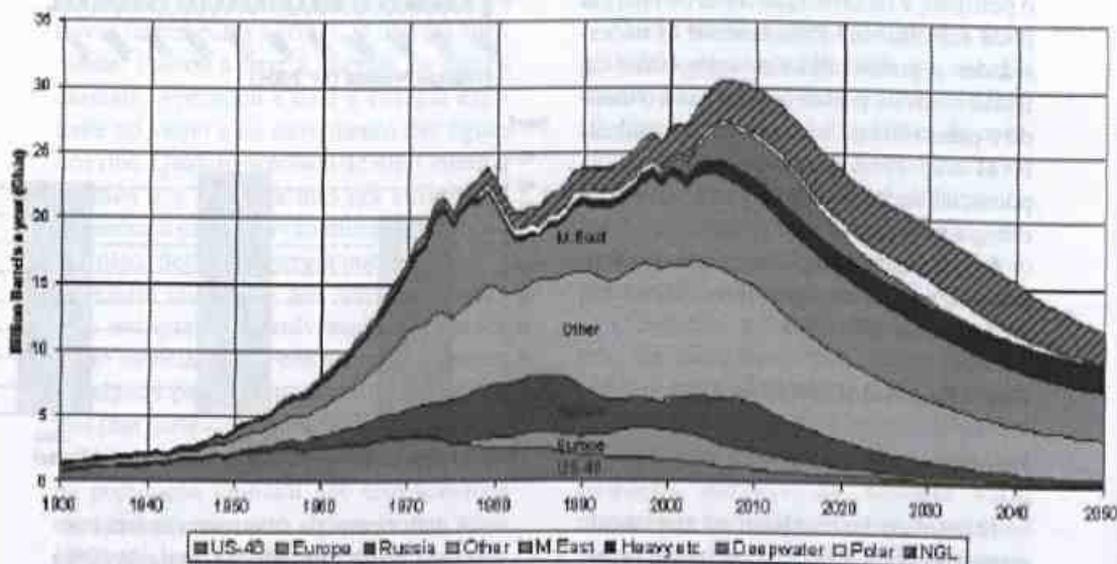
se de o consumo não aumentar e não haver descoberta de novos reservatórios, essas reservas estariam esgotadas em 41 anos. Se excluirmos dessas reservas as que estão localizadas no Oriente Médio, essa relação cai para 15 anos.

Naturalmente, é possível descobrir novas reservas, mas também é verdade que o consumo continua a aumentar. A relação reserva/produção já foi ascendente, mostrando que, até 1993, o aumento de reserva era maior do que o aumento de produção, mas, desde então, tem sido decrescente, o que significa que o aumento de reservas não tem sido capaz de acompanhar o aumento de consumo. Em outras palavras, a cada ano a relação reserva/produção será menor.

Outro ponto que merece atenção é o momento em que o aumento de produção não puder mais acompanhar o aumento de consumo. A partir desse ponto, a tendência do preço será crescente, reduzindo a demanda.

Existem vários trabalhos que tentam estimar o momento em que esse pico de produção ocorrerá. O mais otimista deles foi escrito pelo Departamento de Energia dos Estados Unidos (DOE) e estima que o pico de produção ocorrerá em 2037. Para chegar a esse número, foram consideradas reservas de material que pode ser transformado em óleo, mas ainda não existe tecnologia para fazer isso de forma limpa e barata.

A maioria dos estudos aponta para 2009 ou 2010 como a data mais provável da ocorrência do pico de produção. Entre esses se encontram os estudos de Campbell e Laherrère (Scientific American), de Craig Hatfield (Universidade de Toledo) e de Kenneth S. Deffeyes (Universidade de Princeton). O gráfico abaixo, extraído do trabalho "2004 Scenário", de Campbell, dá uma idéia da evolução da produção ao longo dos anos, entre 1930 e 2050.

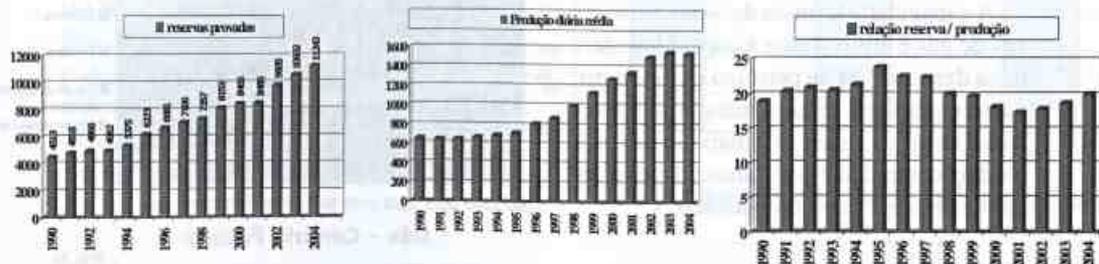


Esses estudos são feitos considerando as reservas do Oriente Médio (as maiores do mundo). Além da limitação das reservas, existe um outro problema que afeta

diretamente o uso do petróleo e de outros combustíveis fósseis. Ao longo de milênios, a natureza retirou gás carbônico da atmosfera e soterrou o carbono nela existen-

te, o que tornou a atmosfera mais propícia ao desenvolvimento da vida no planeta. O homem, durante o século XX, retirou mais da metade desse material soterrado e o usou como fonte de energia, roubando oxigênio da atmosfera e aumentando a concentração de CO₂, o que, segundo vários autores, tem causado danos irreparáveis ao clima do planeta e pode, a continuar o consumo, provocar sérias catástrofes.

gênio da atmosfera e aumentando a concentração de CO₂, o que, segundo vários autores, tem causado danos irreparáveis ao clima do planeta e pode, a continuar o consumo, provocar sérias catástrofes.



RESERVA E PRODUÇÃO DE PETRÓLEO NO BRASIL

No Brasil, com reservas de 64.4EJ (0,9% das reservas mundiais) e com produção de 3.12 EJ/ano, a relação reserva/produção é bem menor do que os 41 anos estimados para o resto do mundo. Ela é inferior a 20 anos, não muito diferente, no entanto, da situação dos demais países, com exceção daqueles possuidores de grandes reservas, localizados no Oriente Médio.

Qualquer que seja a data real do pico de produção ou do fim das reservas, o fato é que estamos caminhando, em curto prazo, (no máximo em 30 anos e no mínimo em quatro anos), para uma época em que o petróleo será muito caro, a ponto de inviabilizar algumas atividades ou forçar a redução do crescimento econômico. Em uma economia como a brasileira, em que 40% da energia consumida provém do petróleo, esse fato tem um impacto muito grande e exige planejamento e investimentos para encontrar alternativas viáveis, principalmente aquelas que não dependam de importações.

Qual será a solução para a substituição de 93,5 milhões de toneladas de petróleo por ano, metade dos quais usados no setor de transporte? Como veremos, a res-

posta a essa pergunta passa por uma matriz mais diversificada que a atual, usando, em cada região, a fonte de energia que estiver mais disponível.

Gás

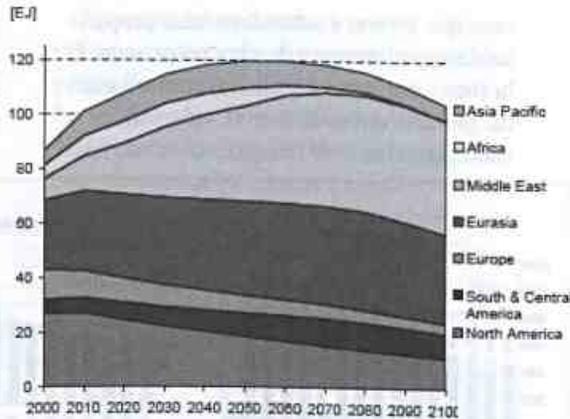
O gás é a terceira fonte primária mais usada no mundo (21,2%), logo abaixo do carvão (23,1%) e do petróleo (35,5%). Seu consumo tem sido incentivado por ser menos poluente, embora também seja emissor do carbono que estava armazenado na crosta da Terra. Seu emprego atinge uma gama de aplicações quase tão grande quanto a do petróleo. Suas maiores reservas estão distribuídas entre o Oriente Médio e a Europa e Eurásia.

O gás é usado para fornecimento de calor, geração de eletricidade, de força motriz ou como matéria-prima nas indústrias, principalmente a química e a de fertilizantes. Pode também ser utilizado na área de transportes, substituindo o óleo e a gasolina como combustível.

Além de emitir menos gases poluentes do que o petróleo, apresenta alguma vantagem econômica, pois para obter o mes-

mo desempenho de qualquer quantidade de gás o gasto em dólares é 10% maior com óleo combustível e 85% maior com óleo diesel industrial, desconsiderando nesses valores os custos de transporte, estocagem e distribuição.

A capacidade térmica de todas as reservas de gás é equivalente à capacidade térmica das reservas de petróleo. No entanto, como o petróleo é muito mais usado, a relação entre as reservas atuais de gás e a produção mundial é de 67 anos, menos alarmantes que no caso do petróleo.



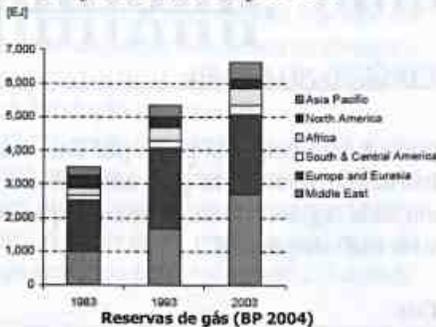
Gás – Cenário Futuro

P. Lako - 2002

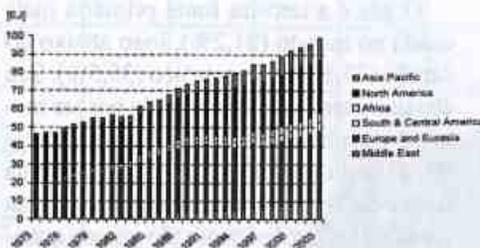
As projeções, considerando descobertas de novas reservas e aumento de produção de gás, mostram um pico de produção entre 2050 e 2060.

No Brasil, onde o gás é responsável por 9% da malha energética, as reservas provadas (que correspondem a 0,18% das reservas mundiais) somam 316 bilhões de metros cúbicos (11.9EJ) e estão sendo expandidas, podendo atingir 657 bilhões de metros cúbicos. Com as descobertas na Bacia de Santos, foram incorporados às reservas provadas 78 bilhões de metros cúbicos de gás natural.

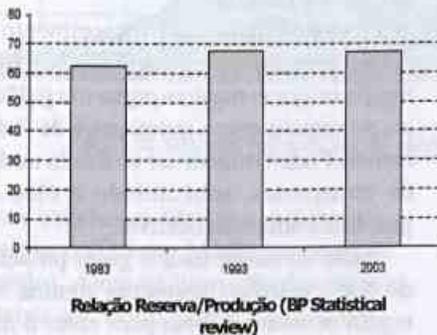
A produção no Brasil é da ordem de 17,4 bilhões de metros cúbicos por ano (0.66 EJ/ano), com tendência a crescer, pois estamos aumentando a participação percentual do gás em nossa malha energética e substituindo parte do consumo do petróleo por consumo de gás. Para a produção atual, a relação reservas/produção é de 18,16 anos, inferior aos 67 anos previstos para o resto do mundo. Isso nos permite concluir que, diferentemente dos países da Europa/Eurásia, que possuem 35% das reservas mundiais, teremos, em curto prazo, problemas de abastecimento.



Reservas de gás (BP 2004)



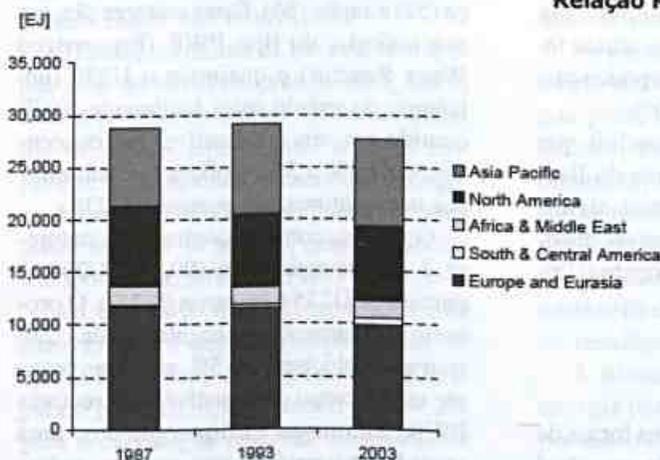
Produção mundial de gás (BP 2004)



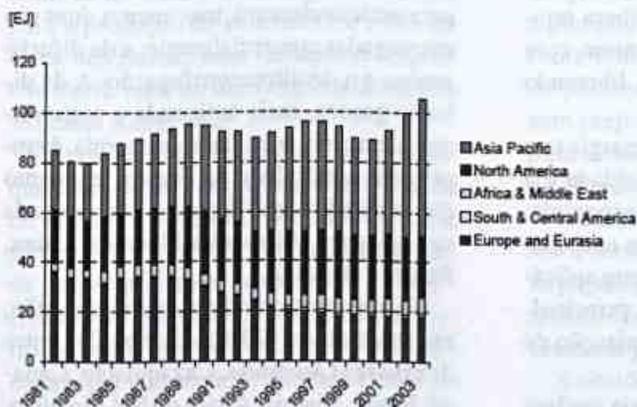
Relação Reserva/Produção (BP Statistical review)

Carvão

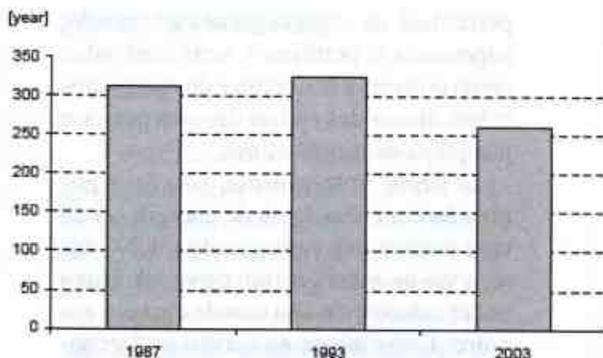
O carvão é a segunda fonte primária de energia mais usada no mundo. É também a mais poluente em função dos gases que emite, principalmente óxidos de enxofre (SOx), óxidos de nitrogênio (NOx) e CO₂. Sua aplicação abrange muitas áreas, mas o desenvolvimento dos derivados do petróleo substituiu, gradativamente, sua aplicação na indústria e no transporte. Hoje, sua maior aplicação é na geração elétrica.



Reserva mundial de carvão (BP2004)



Produção mundial de carvão (BP 2004)



Relação Reserva/Produção (BP Statistical Review)

A maior parte das reservas está localizada nos EUA (25,4%), na Europa (20,2%), na Rússia (15,9%) e na China (11,6%).

O consumo mundial de carvão mineral estava declinante desde o início dos anos 90, mas, no final de 1994, o mercado internacional voltou a crescer, principalmente em volume. O setor expandiu-se, nos últimos anos, mais que qualquer outra commodity.

A relação reserva/produção do carvão está em cerca de 250 anos, o que é atrativo para os países altamente consumidores de energia.

Levando em consideração a futura escassez do petróleo, o crescimento da produção de carvão, a facilidade de acesso às jazidas e os volumes das reservas geológicas existentes, podemos afirmar que existem indicativos de que, nos próximos anos, o carvão mineral terá maior participação

percentual na energia gerada no mundo, superando o petróleo e seus derivados como primeira e maior fonte de energia primária, apesar dos efeitos danosos que esse uso possa causar ao clima.

O Brasil, infelizmente, não foi afortunado com essa fonte de energia, tendo uma reserva que corresponde a 1,2% das reservas mundiais, de um carvão de baixo poder calorífico e alto teor de cinzas e enxofre. Essas minas de carvão estão concentradas nos estados do Paraná, de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul. Para atender às nossas necessidades atuais temos ainda que importar 74% do pouco carvão que consumimos (BEB 2005).

Qualquer analista pode concluir que essa não é a solução energética do Brasil, embora seja a solução para alguns países ricos (EUA e alguns países europeus) e outros em desenvolvimento (China e Índia).

Energia nuclear

A energia nuclear foi a última forma de energia que emprega minério não renovável descoberta pelo homem. A energia é liberada pelo átomo (normalmente de urânio) quando este se fissiona em duas ou mais partes. Essa fissão do átomo libera também nêutrons que, ao se chocarem com outros átomos, irão fissioná-los, liberando mais energia e mais nêutrons.

A aplicação dessa forma de energia tem se limitado à geração de eletricidade e à propulsão de alguns navios especiais, como porta-aviões, quebra-gelos e submarinos, embora existam estudos para aplicá-la em explorações submarinas, principalmente sob o gelo, e em dessalinização de água.

A grande vantagem da energia nuclear sobre as outras formas é a densidade de energia, ou seja, a energia pode ser retirada

por peso ou volume de combustível. A densidade de energia do combustível nuclear é tão grande que é possível fazer um reator que, com apenas uma carga de combustível, possa operar por cerca de 30 anos.

No mundo, além dos reatores instalados em submarinos, existem 443 reatores que respondem por 6,7% do total de energia consumida (considerando todas as fontes primárias). Os países com maior quantidade desses reatores são EUA (104), França (59) e Japão (56). Esses reatores são, em sua maioria, do tipo PWR (Pressurized Water Reactor) e queimam o U235 (um isótopo do urânio mais facilmente físsil) contido em seu combustível em concentração de 3% a 5%, embora existam estudos para reatores que queimem U238.

O urânio, como encontrado na natureza, é, em sua maior parte (99,3%), U238. A parcela de U235 é pequena (0,7%). O processo que aumenta a concentração de U235 (por exemplo, para 3 a 5%, para que possa ser usado como combustível nos reatores PWR) chama-se enriquecimento, uma tecnologia sensível que poucos países detêm e que é responsável por cerca de 35% do preço do combustível pronto.

Existem pelo menos seis tecnologias para enriquecimento, mas apenas duas são empregadas comercialmente: a de difusão gasosa e a de ultracentrifugação. A de difusão gasosa, mais antiquada e consumidora de maior quantidade de energia, é empregada nos EUA e na França, enquanto que a de ultracentrifugação é empregada na Inglaterra, Alemanha, Holanda, China, Rússia e Brasil.

As reservas mundiais de urânio estão, em sua maioria (99%), distribuídas entre dez países (Austrália, Cazaquistão, Canadá, Brasil, Nigéria, África do Sul, Namíbia, Uzbequistão, Rússia e China). Reparem que apenas três países que detêm reser-

vas consideráveis também detêm a tecnologia de enriquecimento (Brasil, Rússia e China).

As reservas mundiais de urânio somam 4.416.000 toneladas (equivalentes a 1.766 EJ), número inferior aos das reservas de petróleo (6.500 EJ), gás (6.500 EJ) ou carvão (27.000 EJ), mas nessa conversão está considerada apenas a queima do U235. Se considerarmos reatores que possam consumir U238, esse valor cresce muito, tornando-se superior ao das reservas das demais fontes não renováveis.

O Brasil, em termos de reserva, com apenas 25% do território prospectado, detém a sexta posição do mundo (309 mil toneladas de urânio, equivalentes a 123,6 EJ). Porém, se computada a reserva de Pitinga, na Amazônia, o País passa para a segunda maior reserva do mundo, sem considerar Rio Cristalino, no sul do Pará.

Ao contrário das outras fontes não renováveis em que a participação das reservas brasileiras é insignificante (0,9% para o petróleo, 0,18% para o gás e 1,2% para o carvão), as reservas brasileiras de urânio são significativas (7% do total mundial), com expectativa de que sejam ainda maiores. Esse fato, aliado ao de sermos detentores de toda a tecnologia necessária para a produção de combustível e de reatores, nos garante uma vantagem competitiva que deveria ser mais explorada em nossa malha energética.

Deve-se, principalmente, considerar que mais de 90% do transporte efetuado no mundo é realizado por navios, o que só é possível porque, em qualquer porto, os navios podem se reabastecer com derivados do petróleo. Na ausência de petróleo, com alternativas diferentes para cada região do mundo, a solução mais viável aponta para a propulsão nuclear, que permitirá ao navio navegar por anos sem reabastecimento.

FONTES RENOVÁVEIS

Biomassa

A vida na terra é baseada nas plantas, que, usando água e energia solar, por meio da fotossíntese, convertem CO_2 , presente na atmosfera, em material orgânico e oxigênio. Esse material orgânico passa a ser um acumulador da energia fornecida pelo sol. Mesmo os combustíveis fósseis são materiais orgânicos que foram transformados e armazenados por longo período.

Do ponto de vista energético, biomassa é todo material orgânico, não fossilizado, que possa ser usado, de forma direta ou indireta, como fonte de energia térmica. Os combustíveis mais comuns da biomassa são os resíduos agrícolas (bagaço de cana, por exemplo), madeira e álcool. O lixo municipal também pode ser convertido em combustível para o transporte, indústrias ou residências.

A biomassa foi a fonte primária de energia para o homem durante milênios, por meio da queima de madeira, e ainda hoje é amplamente utilizada. É comum que os defensores do uso da biomassa como fonte de energia propaguem a idéia de que essa é a solução energética para o planeta; no entanto, mesmo sendo uma fonte renovável, sua produção é limitada pelo espaço disponível para plantio sem prejudicar o ecossistema e pela disputa dessa mesma área com a produção de alimentos.

Nessa disputa existem dois outros fatores a serem considerados: o crescimento da população mundial e o crescimento econômico do mundo, ambos aumentando a demanda por alimentos e energia.

Considerando apenas o crescimento da população mundial, a tese de doutorado da Dra. Hoogwijk apresenta três populações possíveis para 2050 (8,7, 9,4 e 11,3

bilhões de pessoas) e analisa, para cada uma, a quantidade de grãos necessários

para a alimentação, considerando três diferentes dietas.

Table H.1 Food demand for different food consumption patterns and population scenarios

	2003	Vegetarian diet			Moderate diet			Affluent diet		
		L	M	H	L	M	H	L	M	H
Population [10 ⁹]	6.0	8.7	9.4	11.3	8.7	9.4	11.3	8.7	9.4	11.3
Global food demand [10 ¹² kg of grain equiv.] ^a	5.0	4.1	4.5	5.4	7.6	8.2	9.9	13.3	14.4	17.7

a) Grain equivalent = Dry-weight Grain Equivalent (DGE).

As dietas mais ricas em carne consomem mais grãos porque são necessários de 8 a 10 kg de grãos para produzir 1 kg de carne.

De posse dessas estimativas de demanda de grão, ela verificou a área

total necessária para plantio, considerando dois tipos de agricultura, HEI, mais intensiva em aplicações de adubos e máquinas, e LEI, menos intensiva.

Table H.3 Land area for food and for biomass for energy based on Tables H.1 and H.2

Agriculture intensity [Gha]	Vegetarian diet			Moderate diet			Affluent diet		
	L	M	H	L	M	H	L	M	H
<i>Global land area needed for food production</i>									
HEI	1.2	1.3	1.5	2.1	2.3	2.8	3.7	4.0	5.0
LEI	3.4	3.8	4.5	6.3	6.8	8.3	11.1	12.0	14.8
<i>Global land area available for biomass for energy</i>									
HEI	3.8	3.7	3.5	2.9	2.7	2.2	1.3	1.0	0.0
LEI	1.6	1.3	0.5	-1.3	-1.8	-3.3	-6.1	-7.0	-9.8

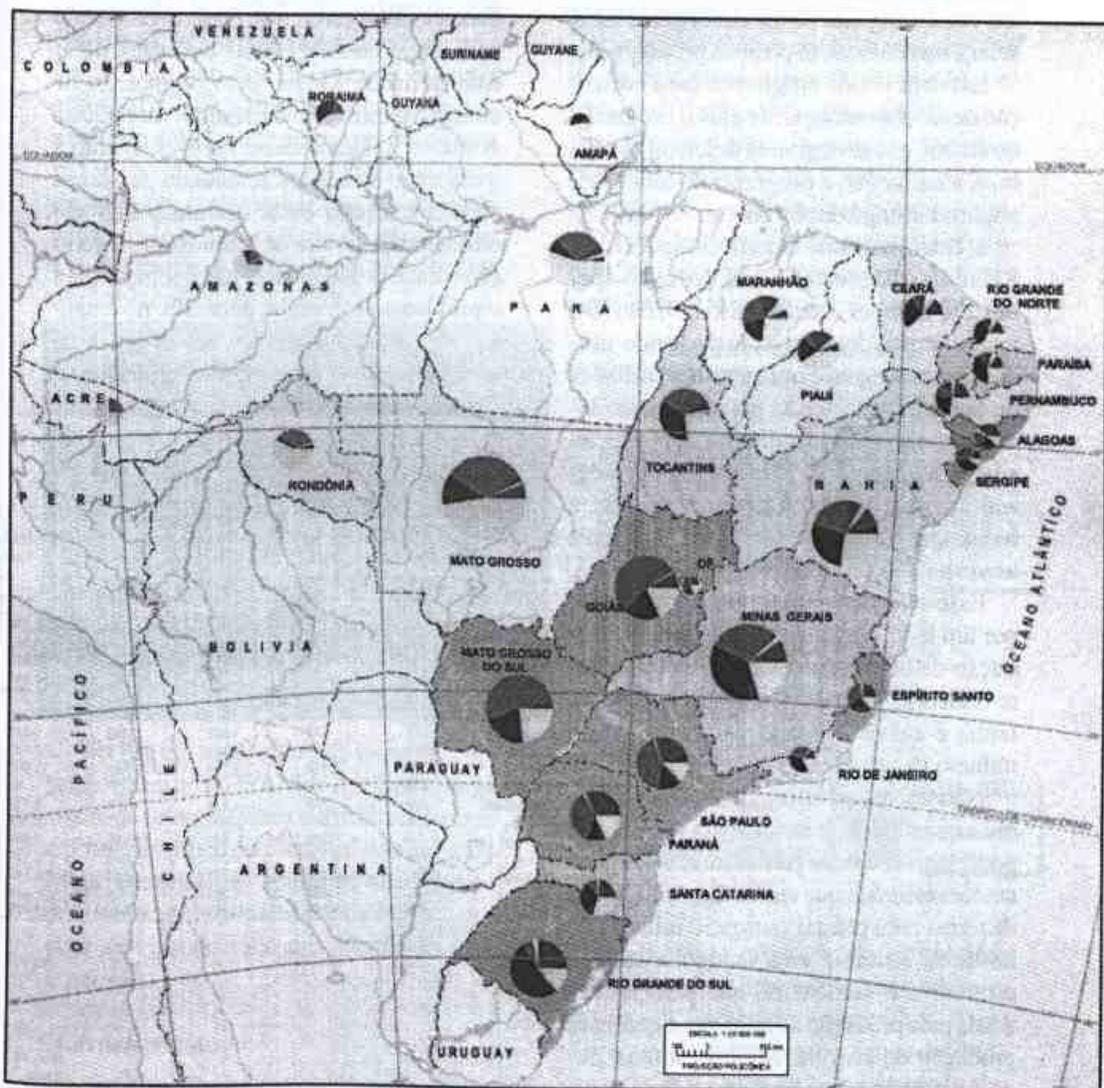
Para cada caso, subtraindo do total de terras passíveis de plantio no mundo (5 Gha), ela obteve a quantidade de terras disponíveis para plantio de biomassa voltada à produção de energia. É interessante observar que, para alguns casos de combinação "dieta X intensidade de agricultura X população", o resultado é negativo, o que significa que as terras não seriam suficientes nem para a produção de alimentos. É importante, também, observar que para uma agricultura tão intensiva só existirá disponibilidade de terras se o mundo optar por uma dieta vegetariana, e que a agricultura intensiva exige o emprego de minerais que também existem na natureza em quantidades limitadas. Além disso, o uso intensivo desses fertilizantes, embora esteja elevando a produtividade, tem

gerado impactos ambientais associados à eutrofização dos rios e lagos, à acidificação dos solos e à contaminação de aquíferos e reservatórios de água.

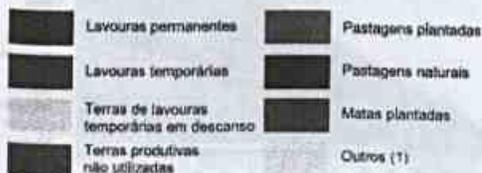
É importante notar que, mesmo que a biomassa possa ser usada em algumas regiões, não existe uma solução que seja única para todos os países, e o transporte, que consome metade do petróleo consumido no mundo, possivelmente usará recursos diferentes para cada região.

O Brasil tem grande potencial de biomassa, ao contrário do que ocorre com os combustíveis fósseis, em que nossas reservas são parcelas insignificantes das reservas mundiais. Sua área quase continental e com baixo percentual de áreas de deserto, associada a uma população relativa-

Mapa 4 - Distribuição do uso da terra - 1996



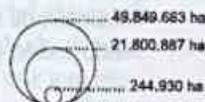
Distribuição do uso da terra nos estabelecimentos agropecuários



Percentual das terras em uso agrossilvipastoril, em relação a área total das Unidades da Federação



Área total dos estabelecimentos agropecuários



Fontes: Anuário estatístico do Brasil 1997. Rio de Janeiro: IBGE, v. 57, 1998; Censo Agropecuário 1995-1996. Rio de Janeiro: IBGE, n. 1, 1998.

(1) Área dos estabelecimentos agropecuários que, para este indicador, não foram considerados como terras em uso agrossilvipastoril, sendo ocupadas por matas e florestas naturais e terras inaproveitáveis.

mente pequena e ao fato de estar localizado em região tropical (com maior incidência solar), nos coloca em posição privilegiada.

Existem vários programas para utilização desse potencial, entre eles o programa do álcool, que teve grande desenvolvimento, e, atualmente, o programa do biodiesel, ainda em estágio embrionário.

O Brasil tem uma superfície territorial de 855 milhões de hectares (ha), dos quais apenas 250 milhões estão em uso (29,2%). Do total em uso, dois terços estão sendo usados para pastagem e um quinto (50 milhões de hectares) são terras plantadas com lavouras, algumas já voltadas à produção energética, como as lavouras de cana-de-açúcar, o que faz dessa forma de energia, a biomassa, a segunda fonte primária mais usada no País (30% da energia consumida).

Esse alto percentual tem dupla causa: por um lado, o avanço tecnológico na produção de biocombustíveis, principalmente o álcool; por outro, o atraso do uso de lenha e carvão vegetal para um grande número de atividades.

Não encontrei informações oficiais sobre a quantidade de terras ainda virgens que poderiam ser usadas para plantação. Alguns autores estimam que temos disponibilidade de terras para plantar outros 50 milhões de hectares. Ainda é uma incógnita se essa estimativa é verdadeira, que parcela será usada para produção de alimento e qual para produção de energia. Muitos estudos ainda devem ser feitos para que o País possa aproveitar esse potencial energético, um dos poucos capazes, por meio do álcool e do biodiesel, de substituir o petróleo que está sendo usado para o setor de transporte.

Eólica

Por diversos motivos, algumas regiões da Terra são mais aquecidas que outras, o que provoca o movimento do ar das regiões

mais frias (mais denso) para as regiões mais quentes (mais rarefeito). O aproveitamento da energia contida nessas correntes de ar data da Idade Média, com o emprego de moinhos para executar trabalhos mecânicos. A versão moderna desse aproveitamento é o emprego de hélices acionando geradores elétricos. Como essas correntes não são constantes e variam de intensidade, a geração eólica, isoladamente, não é solução para o problema de energia, podendo, no entanto, ser complementar a outras formas de energia, embora ainda tenha um custo de geração muito grande.

A União Européia é a região do planeta que mais investe em energia eólica e, na falta de dados globais, será usada como parâmetro.

Table 5.1 Realistic wind potential of the EU-15 and Norway (power density 10 MW/km²)

Wind speed	Band 1	Band 2	Band 3	Band 4	Total
	>7 m/s	6-7 m/s	5-6 m/s	<5 m/s	
	[MW]	[MW]	[MW]	[MW]	[MW]
Austria	192	362	918	1,087	2,559
Belgium	372	533	373	53	1,331
Denmark	2,752	1,835	1,376	0	5,963
Finland	3,263	2,246	2,567	962	9,038
France	11,013	7,344	9,181	14,689	42,227
Germany	7,090	9,457	7,093	3,546	27,186
Greece	2,182	823	1,029	1,646	5,680
Ireland	2,389	1,071	292	0	3,752
Italy	0	3,418	5,127	8,545	17,090
Luxembourg	0	9	46	37	92
Netherlands	1,206	914	311	0	2,431
Norway	17,358	1,070	1,230	107	19,765
Portugal	0	293	880	1,761	2,934
Spain	2,735	2,736	8,208	15,048	28,727
Sweden	8,782	2,553	2,127	3,127	15,589
UK	17,972	1,295	1,295	864	21,426
Total	77,304	35,960	42,052	50,472	205,788

Source: De Noord et al., 2004.

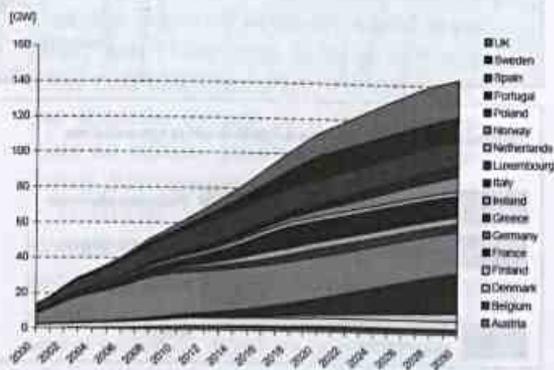
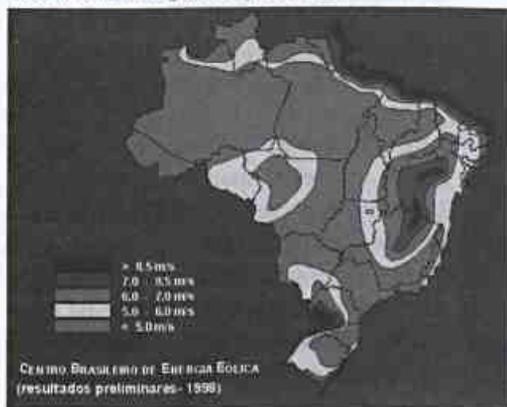


Figure 5.2 Realistic onshore wind capacity based on realistic potential
Note: The countries considered are the EU-15, Norway, and Poland
Based on Table 5.1.

O quadro de potencial eólico mostra capacidade de geração da ordem de 206 GW (6,48 EJ), o que corresponde a cerca de 21% do petróleo consumido hoje por esses países (29,8 EJ). Em outras palavras, a energia eólica pode e deve ser usada para reduzir o volume de material fóssil queimado, mas, por mais intensa que seja sua aplicação, pelo pouco volume de energia que é capaz de gerar, não pode ser considerada um substituto para o petróleo.



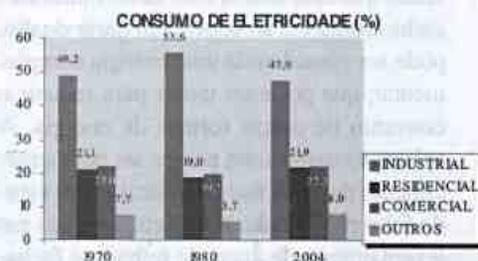
No Brasil, a situação não é muito diferente. Baseado no WANE2, o Centro Brasileiro de Energia Eólica (CBEE) estima que o potencial eólico do Nordeste seja de 6.000 MW, potencial que, apesar de não ser desprezível e ser muito útil para a região, não pode ser considerado um substituto para o petróleo.

Hidroeletricidade

Os vários rios existentes no mundo, com suas águas correndo dos pontos mais altos para os oceanos, também são usados, desde a Idade Média, como fonte de energia. Da idéia inicial de se usar uma barragem e uma roda-d'água, chegou-se às modernas hidroelétricas, que são construídas há mais de um século. A maior vantagem dessa forma de geração é não ter gastos com combustíveis, ficando-se imune às

variações de mercado. É, no entanto, sujeita a variações climáticas.

As hidroelétricas contribuem com 20% da energia elétrica gerada no mundo, porém, essa forma de energia, quando comparada com o total de energias primárias consumidas, representa apenas 2,12%, e os potenciais ainda a serem explorados, além dos impactos ambientais que provocam, não conseguiriam aumentar, de forma significativa, essa participação.



No Brasil, a produção de eletricidade não parece ter a função social que desempenha nos países desenvolvidos. Basta dizer que, de acordo com o senso de 2000, cerca de 20 milhões de brasileiros não têm acesso a essa facilidade, vivem como no século XIX. O consumo *per capita* de eletricidade no Brasil é de 2 MWh/habitante/ano, o que representa a metade do consumo de Portugal, país europeu que tem menor consumo *per capita*.

Dentro desse quadro de produção inferior à necessidade, a hidroeletricidade aparece com elevado percentual de participação. Setenta e cinco por cento da eletricida-

de consumida no Brasil vem de hidroelétricas, o que coloca o País como terceiro maior produtor de hidroeletricidade do mundo, atrás apenas do Canadá e dos EUA.

Em relação ao total de energia consumida no País, a hidroeletricidade é a terceira fonte de energia primária mais consumida (14%), atrás do petróleo (40%) e da biomassa (30%). Essa capacidade deve ser expandida para atender às necessidades de crescimento do País e à demanda reprimida, mas não deve mudar em muito sua participação percentual. Tam-pouco a hidroeletricidade aparece como substituto para a quantidade de petróleo atualmente usada.

Solar direta

A energia solar direta pode ser usada para aquecimento ou para geração elétrica, sendo que essa última com custo muito elevado. Como ela só ocorre em parte do dia, pode ser considerada uma energia complementar, que pode ser usada para reduzir o consumo de outras formas de energia. A aplicação mais direta parece ser para aquecimento de água nas residências. Em estudo feito por P. Lako e A. Kets, baseado em levantamento de áreas de telhado e fachadas na Europa, a aplicação da energia solar direta pode contribuir com cerca de 6% da energia consumida na Europa, ficando o gráfico de consumo total como o da figura.

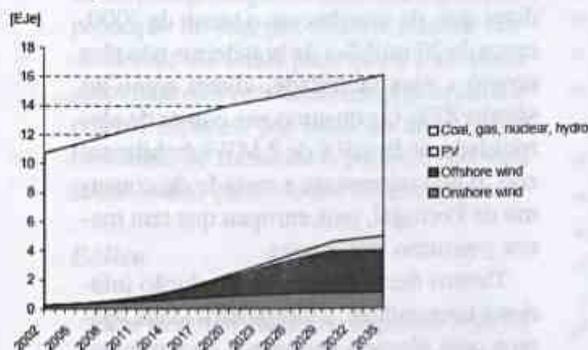


Figure S.3 Electricity generation by wind and PV as a fraction of total EU-15 generation

Hidrogênio

O hidrogênio é o elemento que mais existe sobre a face da terra, e, quando combinado com oxigênio, em um dispositivo chamado célula de combustível, produz eletricidade, além de água e calor. Parece ser, e muitos concordam com essa idéia, o substituto ideal para o combustível usado em transportes, principalmente os transportes terrestres. Mas, infelizmente, para se obter hidrogênio, é necessário dissociá-lo de algum outro combustível (álcool, combustíveis fósseis etc.) ou separá-lo da água. No primeiro caso, seria preferível utilizar toda a energia contida no combustível, em lugar de aproveitar apenas a contida no hidrogênio, e, no segundo caso, seria gasta mais energia para poder separá-lo da água do que a que seria obtida posteriormente. Aliando esses fatos à dificuldade de se armazenar hidrogênio com segurança, esse sonho parece não ter grande futuro.

CONCLUSÃO

Considerando o crescimento mundial do consumo de energia *per capita* e o crescimento da população mundial, aliado ao fato de a maior parte das fontes de energia que consumimos ser finita, uma crise de energia parece inevitável.

A economia mundial está muito baseada no petróleo, e esse, de acordo com estudos, deve começar a escassear na próxima década. A crise prevista está muito próxima. Não existe uma fonte única que possa substituir a quantidade de petróleo que consumimos; portanto, as soluções terão que ser regionais, aproveitando todas as formas conhecidas de energia.

Como todo produto consumido pelo homem tem energia associada e para transportá-lo do local de produ-

ção ao local de consumo é necessário mais energia, o país que tiver mais recursos energéticos e que melhor e mais rapidamente encontrar formas de usar esses recursos, passará a ter vantagem competitiva após o início da crise.

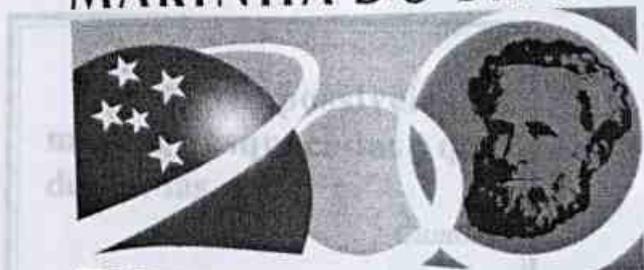
Existem poucos países com o potencial do Brasil, que, além das diversas outras formas de energia, tem grande potencial para uso da biomassa e de suas reservas de urânio, podendo, a curto prazo, assumir posição de destaque no cenário mundial. Se vamos assumir essa oportunidade e crescer ou se seremos apenas fornecedores de energia, como os árabes, só o futuro saberá. No entanto, o tempo passa rápido, e as deci-

sões importantes demoram a ser tomadas. Não há apoio ao programa nuclear, cuja tecnologia dominamos completamente graças aos esforços de alguns brasileiros e uma grande contribuição da Marinha. As iniciativas na área da biomassa são insignificantes se comparadas ao tamanho do problema que temos à frente. Talvez essa seja a última oportunidade para um Brasil grande, para um Brasil melhor para nossos filhos e netos. Será que é um jogo muito grande? Será que é um desafio maior que nossa vontade de superá-lo? Será que as ameaças são pouco perceptíveis? Será que não vale a pena tentarmos?... Certamente, nossa alma não é tão pequena.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ECONOMIA>; Energia; Combustíveis; Recursos energéticos; Desenvolvimento; Política nacional;

MARINHA DO BRASIL



BICENTENÁRIO DE NASCIMENTO DO
ALMIRANTE TAMANDARÉ

Venha visitar o Espaço Cultural e embarque na história da navegação!



ESPAÇO CULTURAL DA MARINHA

AV. ALFRED AGACHE S/Nº CENTRO - INFORMAÇÕES: (0XX-21) 2104-6025
2104-6870



Ao visitar o Espaço Cultural da Marinha, você vai embarcar numa sensacional viagem pela história do Brasil. Logo na entrada, a exuberante Galeota D. João VI vai transportá-lo ao século XIX. Construída em 1808, em Salvador, esteve em uso até os primeiros governos republicanos.

O Espaço Cultural apresenta mais três módulos. No seu itinerário, percorra a *História da Navegação*, mergulhe na *Arqueologia Subaquática*.

Senhores passageiros, a viagem ainda não terminou. Ela continua a bordo do Navio-Museu *Bauru*, antigo Contratorpedeiro, que participou da Segunda Guerra Mundial, e do *Submarino-Museu Riachuelo*, atracado no cais do Espaço.

É a Marinha cada vez mais perto de você, valorizando a cultura e a nossa História.

ABERTO À VISITAÇÃO DE TERÇA A
DOMINGO, DE 12H ÀS 17H,
COM ENTRADA GRATUITA.

BREVE HISTÓRICO E REFLEXÕES SOBRE A FORÇA DE SUBMARINOS

ADALBERTO CASAES JUNIOR
Contra-Almirante (RM1)

SUMÁRIO

Nascimento da Flotilha de Submarinos
Desenvolvimento da Força de Submarinos
Considerações estratégicas pertinentes ao emprego de submarinos
Atualidades e perspectivas

NASCIMENTO DA FLOTILHA DE SUBMARINOS

Após o final do século XIX, a Marinha do Brasil vislumbrava as vantagens em possuir submersíveis em seu acervo de navios. Tal pensamento, que inquietava os estrategistas de então, materializava-se pela proposta apresentada ao Almirantado, em 1894, por intermédio do chefe do Estado-Maior Geral da Armada, o Almirante Júlio César de Noronha, sugerindo a obtenção de dois submarinos franceses do tipo *Goubet* num programa mínimo de construção naval para o País.

As sementes plantadas por Júlio de Noronha floresceram com a aprovação, em 1904, de consistente Programa de Reaparelhamento que, posto em prática, alçou a Armada brasileira a posição de destaque no cenário mundial, nos idos de 1910. Entretanto, o epílogo da campanha de aquisição de submarinos somente seria alcançado em março de 1912, quando foi batida a quilha do *F1*, primeiro da série de três submersíveis da classe *Foxtrof*, projetados pelo engenheiro italiano Cesare Laurenti e construídos no estaleiro Fiat-Sant Giorgio, em La Spezia, na Itália.

O primeiro classe "F" chegou ao porto do Rio de Janeiro em 4 de julho de 1914, e em 17

do mesmo mês era criada a Flotilha de Submarinos, constituindo o marco inicial da saga dos submarinistas brasileiros, hoje em curso sob a égide da respeitada Força de Submarinos, braço ofensivo da invicta Esquadra brasileira.

Aqueles pequenos submersíveis, com apenas 46 metros de comprimento e deslocamento de 370 toneladas, estavam limitados, a exemplo dos seus contemporâneos, a exíguos 30 metros de profundidade de imersão, não superando a distância de 100 milhas de raio de ação enquanto mergulhados. Contudo, ao lado do aspecto de pioneirismo, os inesquecíveis "F", em serviço até o ano de 1933, pavimentaram, de forma muito sólida, o caminho que se seguiria para o emprego da formidável arma representada pelos submarinos na Marinha do Brasil.

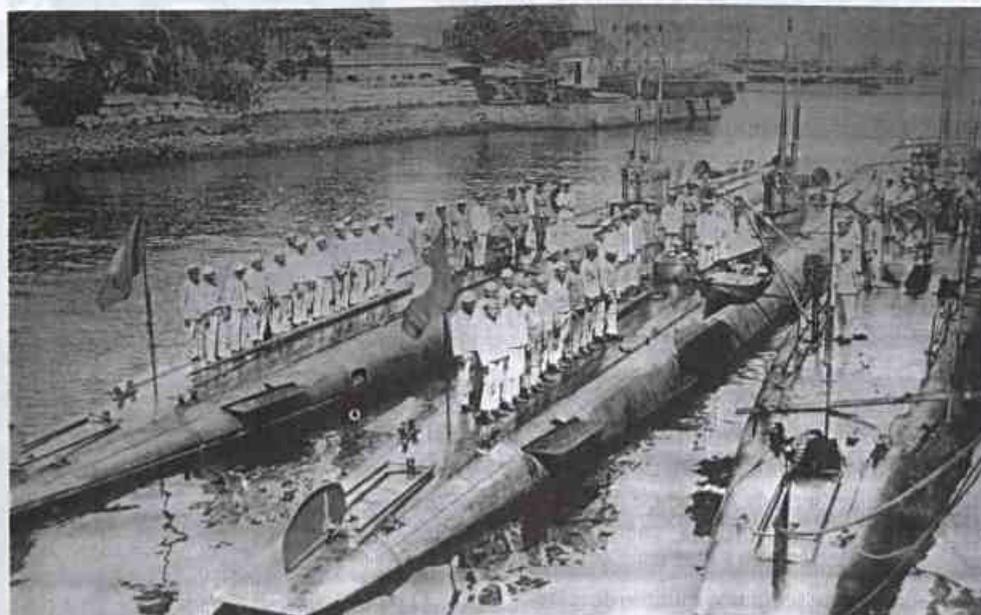
DESENVOLVIMENTO DA FORÇA DE SUBMARINOS

A influência italiana perdurou por bom período. Em junho de 1929, o governo brasi-

leiro recebia novo submersível, agora construído nos estaleiros de Odero-Terni Orlando, na mesma cidade de La Spezia. Foi batizado com o nome de *Humaitá*. Deslocava 1.700 toneladas em imersão, media 88 metros e alcançava a então significativa profundidade de 100 metros! Ao *Humaitá*, mantido em serviço até 1950, seguiram-se os sempre italianos *Tupi*, *Timbira* e *Tamoio*, da classe *Perla*, que, embora sucessores, apresentavam características mais modestas.

Esses três últimos tiveram a vida útil encerrada em 1959 e marcaram a conclusão de um expressivo ciclo de atividades da Força de Submarinos. Mas, muito importante registrar, a Marinha, quando da retirada de serviço do trio *Tupi*, em 1957, recebia o primeiro *fleet type* de origem americana, batizado como *Humaitá*, herdando o mesmo nome do outrora classe *Balilla*, o *Humaitá* italiano.

Ao *Humaitá* seguiram-se o *Riachuelo*, o *Rio Grande do Sul* e o *Bahia*, todos *fleet-type*, desincorporados no final dos anos 60 e início dos 70, mas logo substituídos



F-1, F-2 e F-3 – Mostra de desarmamento em 30/12/1933

Submarino *Tamoyo*

pelos *Guppy II Guanabara*, os novos *Rio Grande do Sul* e *Bahia*, *Rio de Janeiro*, *Ceará* e os *Guppy III Goiás* e *Amazonas*. Assim, a Força de Submarinos brasileira atravessou as décadas de 70 e 80 com o maior inventário da sua história. Aos *Guppies* viriam somar-se, significativamente, os novos classe *Oberon*, construídos na Inglaterra sob encomenda brasileira.

Todos esses acontecimentos remetem a algumas reflexões que contribuem para a correta compreensão das transformações sofridas pela Força de Submarinos, ao longo daquele período.

De fato, não deve passar despercebido que o impacto inicial de operar com os meios de origem italiana constituiu um verdadeiro aprendizado. Em primeiro lugar, passou-se a operar com tipo inusitado de navio, isto é, os submersíveis. Depois, são indelévels as marcas que ficaram na Marinha do Brasil – basta mencionar, entre outros aspectos, a sigla até hoje empregada para os “tanques de quilha” (os consagrados “*Q. Tanks*”), cuja finalidade de imprimir, subitamente, a flutuabilidade negativa foi tão bem e literalmente definida pelos italianos como “Tanque de Rapida Imersione”, cuja sigla, “*TRI*”, até hoje prevalece como fraseologia padrão para os procedimentos de imersão nos submarinos da Marinha do Brasil, qualquer que seja sua origem.

A fase inicial “italiana” foi sucedida e bem continuada pela chegada dos já cansados *fleet-*

type americanos, mas que, além da mudança intrínseca da nacionalidade do fornecedor, embutiam no seu recebimento algumas novidades, uma vez que a capacidade de operar mais longe, distante da base, tornava muito mais atraente o emprego dos novos meios. Mais ainda, as modificações de sistemas e equipamentos vindos com os *Guppies*, incluindo a possibilidade de esnorquear, embora esta última não tenha sido explorada, inicialmente, na sua plenitude, representavam, ao menos potencialmente, um grande salto para a Força de Submarinos (ForSub) de então.

Entretanto, tais possibilidades não foram oportunamente exploradas...

Em primeiro lugar, a Esquadra brasileira, à época, privilegiava os exercícios anti-submarino e, ademais, os próprios submarinistas estavam mais focados e absorvidos nos procedimentos e condução segura do meio que propriamente no correto emprego tático da arma. Evidentemente que, ao longo do tempo,

Submarino *Guanabara*
(*Guppy II*) entrando na
Baía de Guanabara

a sempre crescente complexidade dos exercícios, aliada ao persistente esforço de aprimoramento, conduziu a alguns progressos. Entretanto, fazia-se difícil operar sem ter que, na realidade, representar, simplificadamente, um “luxuoso” acessório para o adestramento dos navios de superfície.

Justo por isso, nada se comparou, no caminho da maturidade da ForSub, ao processo de recebimento e efetiva chegada ao Brasil da britânica classe *Oberon*. Recebidos nos anos 70, tais submarinos, embora de projeto da década anterior, materializavam o que havia de melhor, mais complexo e eficiente no cenário dos convencionais existentes na ocasião. Além disso, pela primeira vez a Marinha, em feliz contrato, dispunha de expressivo pacote envolvendo adestramento teórico e prático, tirando proveito de uma depurada e bem montada estrutura disponível na experiente Royal Navy.

Os resultados não tardaram a aparecer. Ao passo que a Marinha do Brasil já dispunha de consagrados estudos estratégicos apontando para a correta dimensão da importância dos submarinos, o emprego tático do meio experimentou progresso sensível e duradouro, estimulando, na mesma medida, o pensamento nativo e proporcionando, também, as condições para desenvolver e estruturar a indispensável instrução e o adestramento necessário.

Dessa maneira, para bem identificar o ponto de inflexão (ou um “milestone”, termo herdado por “osmose” no recebimento dos *Oberon*), convém registrar a histórica chegada do *Humaitá*, primeiro submarino construído pelos estaleiros da Vickers Limited, em Barrow-in-Furness, fazendo renascer o nome já empregado em submersíveis precedentes e batizando a nova classe, cuja atracação no Rio de Janeiro ocorreu em dezembro de 1973.

Sucessivamente, foram incorporados seus coevos *Riachuelo* e *Tonelero*, em 1977,

ambos fabricados em Barrow. Esses submarinos fizeram incrível sucesso e, sem dúvida, marcaram a Força de Submarinos com alicerces muito sólidos para os desdobramentos futuros que, adiante, iremos comentar.

A adequada exploração do potencial oferecido, associada ao conhecimento adquirido para o correto emprego tático do meio, foi um vento favorável que varreu a ForSub ao longo dos anos 80.

Ao lado disso, e como efeito imediato, a Esquadra brasileira logo reconhecia, de fato, a importância da arma e concedia, progressivamente, maior espaço para a consecução de exercícios no mar que, na concretização do sonho dos submarinistas mais aguerridos, passavam a privilegiar as operações e adestramentos em benefício dos submarinos.

Fomentava-se, também, o preparo das praças e dos oficiais, e estabeleciam-se rigorosos padrões de seleção e qualidade para os futuros comandantes. Cada vez mais, a participação dos submarinos da Esquadra brasileira conquistava o respeito e a admiração de com quem quer que operassem, tanto no âmbito nacional como internacional.

Inexoravelmente, com o passar do tempo, havia a imperiosa necessidade de prosseguir com a renovação dos meios e, sobretudo, cuidar das providências que permitissem a construção de submarinos no Brasil. Tentou-se, então, engendrar a necessária parceria, com a cessão e transferência de tecnologia visando a assegurar o objetivo colimado. E as negociações levaram a mais uma mudança: a ForSub voltava-se para a consagrada linha germânica, posto que, entre outros aspectos, foi o país que apresentou condições cordatas para a “joint-venture” pretendida.

Era, portanto, chegada a hora dos *IKL*. Assim, depois de celebrados diversos contratos, a partir de 1982, entre a Marinha do Brasil e o consórcio Ferrostal/HDW, em maio de 1989 o Submarino *Tupi*, um *IKL*-

209-1400, foi incorporado ao acervo da Marinha do Brasil. Tal submarino, até hoje em atividade, constitui-se num dos mais modernos convencionais em todo o mundo. Trata-se de projeto genuinamente alemão, dotado de sistemas e sensores modernos, com baixo nível de ruídos, capaz de operar a grandes profundidades e, com acentuada manobrabilidade, alcançar elevadas velocidades.

Após o *Tupi*, construído em Kiel, na Alemanha, seguiram-se seus irmãos *Tamoio* (1995), *Timbira* (1996) e *Tapajó* (1999), todos feitos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, representando novo ponto de inflexão, agora, para a Marinha e para o País: o ingresso no restrito e sofisticado clube das nações capazes de construir submarinos. Em passo ainda mais ousado, os engenheiros da Marinha brasileira lograram introduzir aprimoramentos na classe *Tupi*, culminando com a entrega do *Tikuna* ao setor operativo, em julho de 2006.

CONSIDERAÇÕES ESTRATÉGICAS PERTINENTES AO EMPREGO DOS SUBMARINOS

Cabe, inicialmente, elucidar a questão da justificativa e utilidade dos submarinos para a Marinha do Brasil.

O Brasil insere-se na América do Sul, região constituída por Estados democráticos que, mesmo submetidos aos embates políticos conjunturais, de forma geral são dedicados ao desenvolvimento econômico e social. Sob o foco geoestratégico, o continente sul-americano encontra-se afastado dos principais eixos de tensão mundial e apresenta algumas peculiaridades estratégicas, entre essas os relativamente baixos índices de despesas militares e, ressalvadas algumas características que compõem umas poucas diferenças, a homogeneidade cultural decorrente da herança ibérica comum.



Submarino *Tonelero* (*Oberon*)
– Classe *Humaitá* brasileira

O Atlântico Sul, excêntrico às regiões de interesse dos países de maior expressão política mundial, oceano sobre o qual o Brasil está debruçado, com litoral que se estende por mais de 8 mil quilômetros, exerce significado vital para o País. Praticamente todo o comércio exterior brasileiro é processado por via marítima, uma vez que este ultrapassa 95% do fluxo total computado, superando, em 2005, a cifra de 145 bilhões de dólares americanos em valores de mercadorias negociadas.

Por outro lado, a partir da Terceira Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, foi estabelecido um regime jurídico que define os direitos dos Estados sobre as águas, assegurando ao Brasil a incorporação de imensa área marítima, onde exercerá direito de soberania quanto à sua explora-

ção e aproveitamento. As dimensões dessa área marítima levaram à criativa e justa alusão de "Amazônia Azul" brasileira.

A prospecção de petróleo na plataforma continental corrobora e acentua essa importância, uma vez que do mar é extraída a quase totalidade da produção brasileira, que hoje já nos confere a auto-suficiência. Acresça-se a isso a grande diversidade de recursos que poderão ser explorados, aí incluídos os provenientes da pesca e os incipientes e pouco conhecidos nódulos polimetálicos do fundo do oceano, além de outras riquezas minerais não inteiramen-

te sob a égide da tarefa básica do Poder Naval de "negar o uso do mar", sem olvidar a contribuição para a preservação das linhas de comunicações marítimas avaliadas como fundamentais para o já comentado tráfego marítimo, essencial para a sobrevivência do País.

Deve ser considerado também que o Brasil tem marcado sua posição no cenário internacional das relações entre os Estados com atuante diplomacia voltada para a paz, balizando postura estratégica dissuasória de caráter defensivo, sem que essa postura signifique, porém, eventuais restrições para a realização de operações militares ofensivas, quando as circunstâncias assim possam recomendar.

Deve restar claro, contudo, que a efetividade da pretendida dissuasão somente será obtida pelo exercício da credibilidade, que, por seu turno, é conquistada apenas quando se consegue dispor, de forma contundente e explícita, a quantidade e a

qualidade do poder avaliado adequado aos objetivos.

De qualquer forma, independentemente da ação a ser empreendida ou da oposição a ser considerada, a vastidão da área envolvida recomenda, mesmo que em puro exercício de imaginação, um número mínimo de quatro "Zonas de Patrulha" a serem guarnecidas de forma simultânea. Portanto, em face das características inerentes à disponibilidade de submarinos de propulsão convencional, e respeitando as premissas assumidas, seria apropriado contar com, pelo menos, 12 desses navios para atender às demandas estratégicas brasileiras.

Naturalmente, vem ao encontro dessa hipótese a relação de áreas e focos de importância estratégica para o Brasil, como o

Submarino Tupi (IKL)



te dimensionadas com os recursos tecnológicos hoje disponíveis.

Estes, portanto, são alguns dos aspectos que, inapelavelmente, devem ser considerados quando das preocupações para o estabelecimento de parâmetros para o planejamento do emprego do Poder Naval brasileiro, mormente da sua parcela representada pelos submarinos.

Parece óbvia, neste ponto, a identificação da importância fundamental da existência de meios para assegurar o pleno exercício da soberania brasileira em porção marítima tão vasta e provedora de tantas riquezas, concretas ou potenciais.

Assim, neste contexto, devem ser visualizadas as alternativas e o significado do emprego dos submarinos brasileiros, naturalmen-

“gargalo-atlântico” Recife-Dakar, o litoral das regiões Sudeste e Sul onde há concentração do esforço petrolífero, a foz do Rio Amazonas e os pontos de inflexão representados pelo Estreito de Magalhães e o Cabo da Boa Esperança. Tudo isso denota a necessidade da capacidade de operação oceânica dos meios, envolve autonomia compatível com as distâncias cotejadas e representa, em última análise, a formidável dimensão do desafio a ser vencido.

ATUALIDADE E PERSPECTIVAS

Aos quatro *IKL* da chamada classe *Tupi* brasileira juntou-se, em 2006, o Submarino *Tikuna*, projeto que acrescentou ao original alguns aprimoramentos concebidos pelos engenheiros navais da Marinha do Brasil. Em síntese, além de aumentar o deslocamento em imersão para 1.550 toneladas, o *Tikuna*, que inaugura nova classe, acentuou a capacidade de recarga das baterias, do que resulta um menor tempo de exposição nos períodos de esnórquel, e igualmente logrou obter redução nos níveis de ruído irradiado, tornando-o ainda mais silencioso.

Tudo isso consolida um significativo esforço que, após passar pela fase de acompanhamento da construção de submarino no exterior, devidamente orientado de forma a capacitar os técnicos e engenheiros brasileiros, confirma a expectativa de, a prazo mais longo, obter condições para promover a avaliação operacional de projeto brasileiro e posterior construção de novas unidades.

Também fica evidente que a incorporação de novos submarinos da classe *Tikuna*, quicá ainda mais aperfeiçoados com outras inovações tecnológicas, de modo a preencher as necessidades contempladas em programa de reaparelhamento específico, torna-se, agora, mera questão de tempo e recursos, não necessariamente nesta ordem,

uma vez que tal programa é inteiramente dependente de aportes orçamentários.

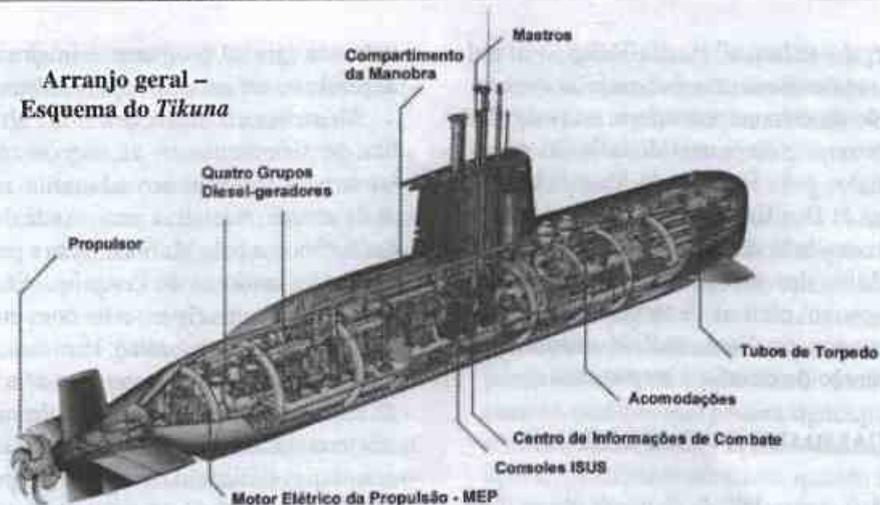
Além disso, o Brasil, desde 1979, trabalha, persistentemente, visando a capacitar-se para construir um submarino nuclear de ataque, iniciativa processada de forma autônoma pela Marinha, com a participação do Instituto de Pesquisas Energéticas e Nucleares (Ipen) e da comunidade técnico-científica nacional. Para isso, diferentemente do que ocorreu em Marinhas de outros países, que ao construírem submarinos nucleares já possuíam capacitação nas etapas básicas do ciclo para a produção de combustível de reatores de potência – são exemplos os EUA, a França, o Reino Unido e a Rússia –, a Marinha brasileira, para viabilizar seu programa nuclear, teve que se envolver, necessariamente, no domínio do ciclo de combustível.

Assim, superando importantes e fundamentais etapas, após a implementação, pela Marinha, da primeira centrífuga, fato que representou o coroamento de notável esforço tecnológico e de nacionalização, entrou em funcionamento, em 1984, a primeira minicascata de ultracentrífugas que, após operarem alguns milhares de horas, asseguraram ao País o domínio do ciclo do combustível nuclear. Em setembro de 1987, o Presidente da República divulgou, formalmente, tal conquista à comunidade internacional.

É certo que um programa que pretende, como objetivo final, obter a construção de um submarino nuclear, representa empreendimento de muito vulto e que exige a perfeita integração de esforços dos diversos setores conectados, além de um fluxo de recursos que, pelo montante vislumbrado, transcende à Marinha e passa a constituir verdadeiro projeto político do País.

Ademais, a complexidade presente obriga o planejamento meticuloso de todas as etapas do processo, passando, obrigatori-

Arranjo geral – Esquema do *Tikuna*



amente, por obter inicialmente a capacitação tecnológica dos métodos de construção de submarinos convencionais, degrau que servirá de plataforma segura a subsidiar o posterior desenvolvimento de um projeto de submarino inteiramente nativo.

Sem dúvida, caminhando nesta direção, a obtenção dos submarinos *IKL 209-1400*, iniciada com a construção do Submarino *Tupi* na Alemanha, sucedido pela construção de outros quatro no Brasil (*Tamoio*, *Timbira*, *Tapajó* e *Tikuna*), credenciou a Marinha do Brasil, por intermédio do seu Arsenal no Rio de Janeiro, para a construção de submarinos convencionais, ampliando significativamente a qualificação gerencial para conduzir projetos dessa envergadura.

Em síntese, com o término da construção e a incorporação do Submarino *Tikuna*, foi concretizado largo passo no processo de obtenção dos submarinos *IKL-209-1400*. A continuidade do reaparelhamento da Esquadra, no tocante a submarinos, deverá ser efetuada, a partir daí, pela construção de uma nova classe de concepção nacional, que terá que ser projetada pelos

engenheiros brasileiros. Tal providência, forçosamente, pavimentará o caminho que servirá de base e referência para a elaboração do projeto do submarino nuclear pretendido pela Marinha e para sua construção no País, quando assim for possível e decidida a sua obtenção.

Finalmente, cabe registrar que as perspectivas abordadas traduzem visão estratégica ampla e, embora possam representar pretensões ambiciosas, refletem, intrinsecamente, a indispensável conquista da independência política e tecnológica que permitirá praticar a livre escolha na seleção dos meios do Poder Naval Brasileiro.

Evidente, também, a conveniência legítima de que a Marinha do Brasil possa incluir no seu inventário submarinos capazes de manter compatíveis velocidades de trânsito discreto, que permitam seu emprego oportuno, em quaisquer situações, sem esquecer a imensa área oceânica de interesse brasileiro, conferindo o devido peso político-estratégico e ampliando a dimensão da capacidade dissuasória brasileira, cujo objetivo final é a preservação da paz.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>; Força de Submarinos; Submarino;

O PORTO DO RIO DE JANEIRO

– Séculos XIX e XX

PEDRO CARLOS DA SILVA TELLES
Engenheiro

Até por volta de 1860, quase nada havia sido feito para melhorar o porto do Rio de Janeiro, que continuava praticamente como era no tempo colonial.

Em 1817 foi reparado o velho Cais do Largo do Paço (atual Praça XV de Novembro), que se encontrava muito arruinado, sendo ampliado o terrapleno^(*) e construídas escadas de acesso de cantaria. Esse cais é aumentado em 1820, abrangendo a chamada Praça do Comércio, e em 1842 até o Valongo. Todas essas obras, entretanto, serviam apenas para regularizar a orla marítima^(*) e a atracação de pequenas embarcações¹.

O primeiro projeto visando à introdução de algumas melhorias indispensáveis no porto foi o elaborado em 1852, por uma comissão chefiada pelo engenheiro Francisco

José Soares d'Andréa (Barão de Caçapava) e composta pelos engenheiros Antônio Joaquim de Souza, Ricardo José Gomes Jardim e Henrique G. F. Halfeld e pelo chefe-de-esquadra Pedro Ferreira de Oliveira². Propunham a construção de um cais corrido entre os Arsenais de Marinha e de Guerra (na Ponta do Calabouço), tendo duas docas^(*) para os serviços dessas repartições, três pequenas bacias^(*) para uso comercial e também rampas para embarque e desembarque³.

No ano seguinte, o engenheiro inglês Charles Neate fez o projeto de várias obras portuárias para o trecho entre o Arsenal de Marinha e o antigo Arsenal de Guerra, na Ponta do Calabouço. Esse projeto consistia em completar o cais e na construção de três docas fechadas, que poderiam aco-

^(*) N.A.: Ver glossário de termos técnicos, bem como explicações sobre obras ou atividades relacionadas a engenharia.

*Vista do centro do Rio, c. 1890**

Tirada da Ilha das Cobras. No primeiro plano, da esquerda para a direita, as Docas da Alfândega com seus armazéns, seguidas das fachadas das Ruas Visconde de Itaboraí e Visconde de Inhaúma. Em segundo plano, destacam-se as torres da Igreja da Candelária. Mais ao fundo, uma sucessão de



modar cerca de 16 navios, e mais as obras complementares, como armazéns, guidastes etc. As obras começaram pela construção da Doca da Alfândega, próxima à atual Praça XV de Novembro, sob a direção de Charles Neate, e arrastaram-se por muitos anos. De 1866 a 1872, dirigiu a construção o engenheiro André Rebouças, e daí até 1877, o engenheiro Agostinho Victor Borja Castro; nesse último ano, estavam concluídas as obras básicas do projeto, inclusive uma segunda doca, de menores dimensões, a Doca do Mercado; a terceira doca do projeto Neate nunca chegou a ser construída⁴.

É interessante assinalar que essa obra foi a primeira em nosso país em que foi empregado o cimento Portland, por iniciativa de André Rebouças, que sugeriu, em novembro de 1866, o uso desse material em lugar da cal hidráulica⁽⁶⁾. Nessa obra utilizou-se também um bate-estacas a vapor – talvez uma novidade por aqui – para cravar as estacas das ensecadeiras⁽⁶⁾, e também o serviço de escafandro, para a inspeção de obras submersas. O professor Sidney Santos, estudioso da vida e da obra de André Rebouças, admite que esse tenha sido o primeiro emprego de escafandro no Brasil⁵. A Doca da Alfândega foi a primeira

N.R.: As fotografias apresentadas neste artigo fazem parte da Coleção Marc Ferrez.

* N.A.: Como o cimento Portland era desconhecido no Brasil e ainda mal conhecido no resto do mundo, André Rebouças planejou e executou uma série de experiências sobre proporções de mistura, resistência à tração e à compressão, tempo de pega etc., inclusive o projeto de corpos de prova e equipamentos de teste. Essas experiências pioneiras estão descritas em detalhes no seu artigo na *Revista do Instituto Polytechnico Brasileiro* de 1867.

torres de igrejas, entre as quais as de São Francisco, Sacramento, São Pedro, Santa Rita, São Joaquim. Ao fundo, no morro à esquerda, o conjunto do Convento de Santo Antônio e no Morro da Conceição, na outra extremidade à direita, o antigo prédio da Casa do Bispo.



obra portuária de vulto em nosso país realizada por engenheiros brasileiros. (Ver foto acima)

A Doca da Alfândega, até hoje existente, compreende uma bacia com 1,6 hectare de área, com armazéns ao lado, fechada por um molhe de 280 metros, constituído de duas muralhas de cais paralelas, com imponentes arcadas de cantaria, sobre fundações de estacas de madeira. O armazém principal, com 90 x 52 metros e três pavimentos, dispunha de elevadores para carga; havia, ainda, guindastes no cais e uma ponte metálica corrediça, com 66 metros de comprimento e 110 toneladas de peso, fechando a entrada da doca. Os elevadores, os guindastes e a ponte eram de acionamento hidráulico, por água sob pressão, obtida de bombas movidas por uma máquina a vapor, situada próximo ao armazém principal. Diz Moreira de Azevedo que “não

consta existir em doca alguma da Europa ponte de ferro corrediça tão importante”. Essa ponte foi inaugurada pelo imperador em março de 1869^{6,7}.

O antigo armazém construído sobre o molhe abriga atualmente o Espaço Cultural da Marinha, onde se encontra, entre centenas de objetos e peças de museu de inestimável valor, a Galeota Real, de 1808.

Também em 1869, houve um projeto para o aproveitamento do Saco de São Cristóvão, entre a Ponta do Caju e o Morro da Gamboa, onde existiam alguns precários trapiches de madeira para a atracação de pequenas embarcações. Esse projeto incluía um vasto aterro, englobando as antigas ilhas dos Melões e das Moças, até um cais retificado, e a construção de um longo píer com armazéns, até em frente à Ilha de Santa Bárbara, por onde correria um ramal ferroviário da Estrada de Ferro D. Pedro II.

Desse projeto, que nunca foi iniciado, há uma bela planta no Arquivo Nacional (planta 774.7/70 PH), assinada pelos engenheiros ingleses James Brunlees, Christopher B. Lane e um terceiro nome ilegível.

Carlos Sampaio refere-se ainda a outros projetos portuários, como o do engenheiro Henry Law, do engenheiro francês Bernard, de 1860, e outros mais.

A Companhia Docas D. Pedro II, que pretendeu construir grandes obras portuárias nas enseadas da Saúde e da Gamboa, nasceu de um projeto de 1867 de André Rebouças, que planejou dotar o porto do Rio de Janeiro de instalações à altura de sua importância. O projeto consistia em um cais corrido de 810 metros de extensão por 50 metros de largura – somando assim um total de 2.960 metros de cais de atracação –, além de armazéns, linhas férreas e outras obras complementares e também um aparelho Clarke para reparação de navios*.

André Rebouças estudou duas alternativas para os molhes, uma com estrutura metálica e outra com estrutura de madeira, devidamente preservada. O professor Sidney Santos chama a atenção para o pioneirismo desse projeto, já que a idéia de um cais com molhes perpendiculares era inédita no mundo, sendo adotada no porto de New York três anos após.

Depois de muitas dificuldades para a organização da companhia, as obras começaram em 1871, mas somente uma pequena parte do projeto chegou a ser realizada até 1876, quando a companhia foi extinta devido a problemas financeiros. Mesmo assim, essa foi a maior obra portuária realizada no Brasil no século XIX – com exceção do cais de Santos –, e onde alguns navios chegaram a atracar no cais construído⁸.

Partindo do fundo do Saco da Gamboa, foi construído também, em 1877/79, pela Estrada de Ferro D. Pedro II, um cais com 160 metros de comprimento e um grande píer metálico com 258 metros, permitindo a atracação de navios de ambos os lados. Esse píer, com fundações de estacas de parafuso Mitchell, fazia parte das instalações da Estação Marítima da estrada de ferro, à qual estava ligada por um ramal ferroviário.

Todas essas obras portuárias eram, entretanto, absolutamente

insuficientes para o movimento do porto, e a maioria dos navios continuava a fundear ao largo, sendo que os passageiros e cargas eram conduzidos a terra por saveiros que atracavam nos precários cais e trapiches existentes. Por esse motivo o governo tratou, em 1889, de providenciar as melhorias que eram urgentemente necessárias, e, por um decreto de setembro desse ano, concedeu ao Vis-



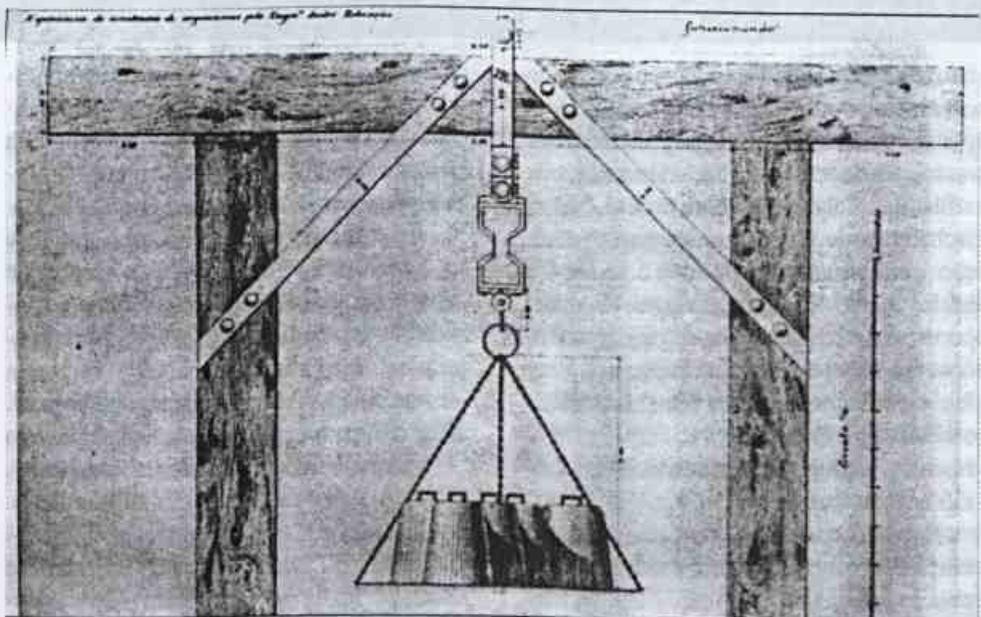
Marc Ferrez, c. 1860,
numa foto de Stahl & Wahnschaff

* N.A.: Esse sistema, inventado pelo engenheiro inglês Edwin Clarke, consistia em um caixão flutuante inundável, tendo na parte superior vários cilindros com êmbolos que subiam sob a ação do vapor. O caixão era inundado e afundava; o navio a reparar entrava em cima e, sem seguida, os êmbolos eram acionados até tocar o casco em vários pontos. Esgotava-se depois o caixão, suspendendo todo o conjunto e pondo o navio a seco. André Rebouças entusiasmou-se por esse sistema que viu na Inglaterra, achando-o mais econômico do que um dique seco.



Armazéns e ancoradouro interno, c. 1877

Continuando pela orla marítima, uma floresta de mastros na Prainha e Gamboa.
No primeiro plano, telhados dos armazéns na Prainha (atual Praça Mauá).
Ao longe, as praias de São Cristóvão e Caju.



Máquina para ensaio de tração em corpos de prova de argamassa de cimento, invenção do Engenheiro André Rebouças para aplicação pioneira do cimento Portland (1866). Revista do Instituto Polytechnico Brasileiro, 1867. (Cortesia da Associação dos Antigos Alunos da Politécnica).

Terminal Marítimo na Gamboa, c. 1880

Aí terminava a Estrada de Ferro D. Pedro II. À esquerda está o morro da Gamboa e à direita, o da Saúde. Ao longe as ilhas de Bom Jesus e Santa Bárbara. Fotografia tirada do Cemitério dos



conde de Figueiredo autorização para realizar um novo plano de ampliações projetadas por James Brunlees. Esse projeto consistia⁹ na criação de uma vasta bacia abrigada entre a Ilha das Cobras e a Ponta do Calabouço, fechada por um grande molhe, e a construção de um sistema de cais e píer dentro dessa bacia, acostáveis para os navios do maior porte existentes na época; seriam aparelhados com armazéns, guindastes elétricos e vias férreas. Haveria ainda um ramal ferroviário elevado, ligando o porto à E. F. D. Pedro II. Nada desse projeto foi realizado, e a concessão acabou caducando.

Em outubro de 1890, já no período republicano, nova concessão é dada à Companhia Industrial de Melhoramentos do Brasil, cujo presidente era o ilustre engenheiro Paulo de Frontin, o qual contratou os estudos portuários com o engenheiro

Alfredo Lisboa. Essa empresa havia adquirido os bens e direitos da antiga Companhia Docas D. Pedro II e propunha-se a realizar grandes obras na orla marítima, entre o Arsenal de Marinha e a Ponta do Caju.

Pelo decreto de concessão, a empresa tinha a obrigação de apresentar, dentro de um ano, o projeto completo, incluindo plantas, perfis, sondagens geológicas etc. Pensou-se, a princípio, em aproveitar o que havia sido construído para as Docas D. Pedro II, para a primeira seção do cais até o Morro da Saúde. Essa idéia foi, entretanto, abandonada devido a várias dificuldades.

Outra concessão foi dada, em 1898, aos engenheiros Ayres Pompeu Carvalho de Souza e José Augusto Vieira para a construção de um cais na Ilha do Governador, que seria servido por um ramal ferroviário ligado à Central do Brasil¹⁰.

Inglezes, no Morro da Providência ou de suas proximidades. Com as obras do Cais do Porto, em 1904, toda essa parte foi aterrada.



Afinal, depois do estudo comparativo de algumas variantes, ficou decidido o plano geral das obras, que foi aprovado por um decreto de junho de 1899. Esse plano seguia quase exatamente o que foi de fato construído anos mais tarde, já no século XX, prevendo um cais com traçado poligonal, com cerca de 3 km, entre o Arsenal de Marinha e a foz do Canal do Mangue prolongado, e mais 2,8 km daí até a Ponta do Caju. O custo total das obras estava orçado em mais de 126 mil contos, quantia muito vultosa para a época¹¹.

A autoria desse projeto é do engenheiro Francisco de Paula Bicalho, baseado nos estudos de Alfredo Lisboa. Como disse o engenheiro Icarahy da Silveira¹², deve-se a esses dois ilustres engenheiros o arcabouço de tudo o que se fez no porto do Rio desde então.

O porto do Rio de Janeiro entrou no século XX em situação de enorme atraso e deficiência, contando apenas com algumas antigas instalações, precárias, obsoletas e inteiramente inadequadas e insuficientes para o seu movimento. Como conta Ferreira da Rosa, “os transatlânticos ficavam ao largo, ... amplos saveiros recebem a carga para aqui destinada, mas ficam à espera de vez para atracarem na pequena Doca da Alfândega; não raro o transatlântico, voltando do Rio da Prata, em regresso à Europa, ainda encontra sobre a água o que havia deixado ao passar para o sul”¹³.

Além de imprescindível para a exportação e importação, a construção do porto era também uma necessidade para o saneamento de vasta região da cidade, justamente a mais atingida por febre amarela, varíola e outras endemias, e onde se in-



O centro do Rio de Janeiro, c. 1885

Um panorama do coração do Rio, que abafa entre os quatro morros, São Bento, Conceição, Santo Antônio e Castelo, esse último de onde foi feita a foto. Aqui vemos a Rua da Misericórdia (que, após o passadiço coberto, que aqui se vê ao meio, continuava como Rua Direita, atual Rua 1ª de Março, cortando ao meio o centro. À direita, a Travessa do Paço e o final da Rua Dom Manuel. Ao fundo: ao meio, o zimbório da Candelária e à direita o Morro e Convento de São Bento. Ao longe, a Ilha do Governador.

clufa o bairro que, por ironia, era denominado de Saúde.

As dificuldades e deficiências de operação do porto, que causavam grandes prejuízos e atrasos, somadas com as péssimas condições sanitárias locais, estavam afugentando a navegação estrangeira, com graves conseqüências econômicas e políticas para o País. Algumas companhias de navegação estrangeiras chegavam mesmo a anunciar como atrativos para suas viagens "trânsito direto para Buenos Aires, sem passar pelo Rio de Janeiro". Era uma situação insuportável.

Assim, empregando uma expressão moderna, podia-se dizer que a construção do porto do Rio de Janeiro era um "imperativo de segurança nacional". Por isso, quando assumiu o governo o Presidente Rodrigues Alves, declarou: "O meu programa de governo vai ser muito simples, limitando-se

apenas a duas realizações: o saneamento da cidade e a construção do porto do Rio de Janeiro"¹⁴.

A situação era favorável para a execução dessas duas obras de vulto, devido à melhoria das finanças conseguida por Campos Salles. A engenharia brasileira viu-se então convocada para resolver esse duplo desafio, já que o saneamento da cidade era também, em grande parte, uma obra de engenharia, urbanismo e saneamento básico.

Depois de encampar antigas concessões, que incluíam a exploração de alguns precários trapiches, o Governo Federal contratou, em 24 de setembro de 1903, com a firma inglesa C. H. Walker & C. Ltd., a construção de um cais de atracação desde o Arsenal de Marinha até a foz do prolongamento do Canal do Mangue e obras complementares de aterro, urbanização, armazéns, vias férreas etc.



Ilha Fiscal, c. 1885

Antiga Ilha dos Ratos. Vista feita do velho Forte do Calabouço, do qual vemos um pedaço à esquerda.

Em 19 de fevereiro de 1889, teve aí lugar o célebre baile, última festa à qual compareceu D. Pedro II e que marca o fim do Império.

O projeto das obras contratadas foi feito por uma comissão criada em 1903 pelo Governo Federal e baseado em estudos anteriores de Alfredo Lisboa. Essa comissão era chefiada por Francisco de Paula Bicalho e dela faziam parte os engenheiros Gabriel Osório de Almeida, Domingos Sérgio de Sabóia e Silva, Manoel Maria de Carvalho e J. F. Parreiras Horta¹⁵.

Como disse Icarahy da Silveira, deve-se principalmente a Alfredo Lisboa e a Francisco Bicalho quase tudo o que se fez, desde essa época, no porto do Rio de Janeiro

ro¹⁶. Com relação às obras do porto, além dos já citados, não podem ser esquecidos os nomes de outros dois também ilustres engenheiros: o então ministro da Viação, Lauro Severiano Müller, e o então prefeito, Francisco Pereira Passos, aos quais muito deve a cidade do Rio.

O projeto de Francisco de Paula Bicalho, baseado nos estudos de Alfredo Lisboa, previa um cais de traçado poligonal, com cerca de 3.300 metros de extensão, fechando as antigas enseadas da Saúde, da Gamboa e do Saco do Alferes. Dependentes



Arsenal da Marinha de Guerra e Mosteiro de São Bento, c. 1890

Vê-se, ao meio, o palanque de recepção de visitantes ilustres, provavelmente construído por ocasião da chegada de D. Pedro II quando da volta de sua última viagem à Europa. A chaminé pertencia às instalações da Companhia City Improvements, inaugurada em 1866. O Mosteiro primitivo data de 1590, mas o que se vê na foto iniciou-se em 1652. A sua igreja, cuja construção data de 1633 a 1641, foi traçada pelo arquiteto português Francisco de Frias Mesquita, sendo internamente uma das maravilhas da arte colonial brasileira.

do da profundidade, a muralha do cais seria construída com arcadas de cantaria ou com ensecadeiras. Previa-se também a construção de um canal, atravessado por uma ponte móvel, para acesso ao já existente Dique da Saúde (ou Dique Finnie, como também era chamado), que ficaria bastante afastado do alinhamento do cais, e que por esse projeto continuaria em operação. O projeto compreendia ainda o aterro e a urbanização de uma vasta área de cerca de 17,5 hectares – aproveitando-se para isso o desmonte do antigo Morro do Senado –, a construção de 20 armazéns principais e 32 secundários (externos), a montagem de 52 guindastes elétricos e o prolongamento das linhas férreas da Central e da Leopoldina na faixa do cais, que teria 100 metros de largura. Haveria tam-

bém volumosa dragagem ao longo do cais e na bacia de evoluções. O aterro faria desaparecer as antigas ilhas dos Melões e das Moças, e ao longo do cais surgiria uma longa avenida, depois chamada Rodrigues Alves, saneando o então considerado “bairro maldito” da cidade. A profundidade do canal de acesso seria de 10 metros abaixo do nível da maré mínima; ao longo do cais o canal dragado teria 250 metros de largura e a mesma profundidade¹⁷.

Durante a construção, o projeto foi um pouco modificado e também reduzido, por motivos financeiros, diminuindo-se o número de armazéns e de guindastes. O Dique da Saúde foi afinal desativado e aterrado, sendo substituído pelo Dique Flutuante Affonso Penna, comprado na Europa em 1910.

As obras começaram a 29 de março de 1904, com a Draga Lauro Müller dando início à escavação do lodo, na presença do Presidente Rodrigues Alves, dos ministros e de outras autoridades, embarcados na Lancha *Olga*¹⁸, como conta também Ferreira da Rosa, acompanhando a cerimônia inaugural: “Estavam no mar numerosas embarcações e representantes de várias instituições... Há bandas de música a bordo e em alguns refeitórios (*sic*); em um largo pontão embandeirado, foi servido lauto almoço aos operários da C. H. Walker”¹⁹.

Para a fiscalização das obras foi criada a Comissão Fiscal e Administrativa das Obras do Porto do Rio de Janeiro, conhecida como Comissão do Porto, inicialmente chefiada pelo engenheiro Luiz Raphael Vieira Souto, e depois de dezembro de 1906 por Francisco Bicalho, que era diretor técnico da referida Comissão. Francisco Bicalho permaneceu na Comissão do Porto até 1911, mesmo depois de sua inauguração oficial. Destacaram-se também

nas obras do porto do Rio de Janeiro os engenheiros Alfredo Lisboa, Manoel Carneiro de Souza Bandeira, Adolpho José del Vecchio, José Américo dos Santos e Sérgio de Sabóia e Silva.

Os encargos da Comissão do Porto não se restringiam apenas à construção do porto, abrangendo também a abertura da Avenida Central (hoje Rio Branco), o arrasamento do Morro do Senado, o prolongamento do Canal do Mangue até o mar e a urbanização da vasta área resultante do aterro do porto²⁰.

Para a construção da muralha do cais, Francisco Bicalho resolveu adotar, modificando seu projeto inicial, o sistema Hersent, de autoria do engenheiro francês Georges Hersent, que acabara de ser usado com pleno sucesso no porto de Antuérpia, na Bélgica. Por esse sistema, as fundações da muralha são construídas em seco, em caixões pneumáticos metálicos²¹, que ficam perdidos e que são locados por meio de uma estrutura metálica montada em um pontão flutuante. O corpo da muralha de concreto é construído dentro de

ensecadeiras metálicas amovíveis, suspensas e mudadas de lugar por meio também do mesmo aparelho flutuante.

Era a primeira vez que se empregavam aqui no Brasil caixões de ar comprimido em obras hidráulicas. O comprimento dos caixões e das ensecadeiras era de 25 metros, tendo sido empregados, em toda a muralha, 134 caixões.

Os pontões flutuantes, construídos na Bélgica, tinham a ma-

quinaria para a produção do ar comprimido e demais equipamentos auxiliares, inclusive gerador elétrico, bombas, transportadores de materiais etc., todos acionados por duas máquinas a vapor de 700 HP. Os pontões dispunham também de cabrestantes e âncoras para a sua movimentação e ancoragem²¹.

É interessante que muitos dos caixões metálicos foram construídos nas velhas carreiras, ainda existentes, do outrora importante Estabelecimento da Ponta d’Areia, em Niterói, que pertencera ao Visconde de



Engenheiro Francisco de Paula Bicalho
(Biblioteca Nacional – Seção Iconográfica)

Prainha da Saúde, c. 1893

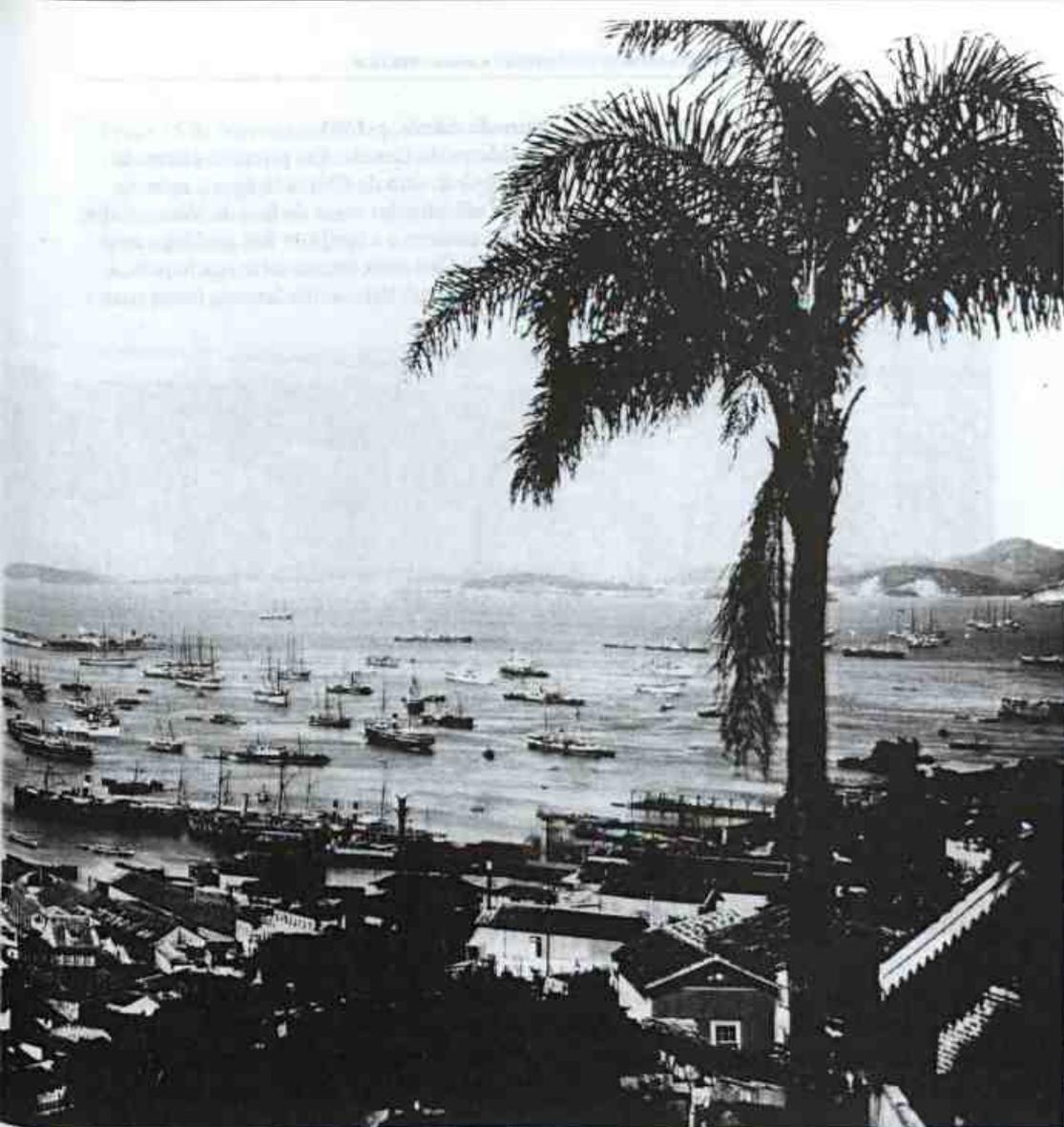
Navios e mais navios ancorados no poço interno entre a Prainha da Saúde, em frente às Praças da Harmonia e Municipal, aguardando que os ânimos serenassem, durante a Revolta da Armada em 1893.



Mauá e que havia muito tempo já se encontrava fechado e abandonado.

Comentando o trabalho de Francisco Bicalho no projeto e na execução do porto do Rio, disse o saudoso professor Maurício Joppert da Silva: "O que é de surpreender é que tudo foi da melhor qualidade, tudo foi projetado e realizado com um perfeito conhecimento de causa, por um engenheiro que até então vivera absorvido em cogitações de outras especialidades, salientando-se a fer-

roviária". E continua: "Francisco Bicalho era um engenheiro de livro, e supria com o estudo e a inteligência o que os outros só aprendiam com longa prática e exercício profissional. Não precisou ir ao estrangeiro para se tornar um engenheiro de portos completo e elaborou um projeto com o que havia de mais moderno na época, e executado com inteiro êxito. Para tal sucesso concorreram, sem dúvida, as especificações por ele organizadas, assim como o orçamento das obras, que ser-



viram para orientar os empreiteiros. Tive ocasião [o professor Joppert] de examinar as suas especificações e o orçamento quando trabalhei no Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras, e deles muito me auxiliiei naquela ocasião e em trabalhos posteriores”²².

Francisco Bicalho foi, aliás, um dos últimos importantes representantes da fase “enciclopédica” da nossa engenharia, quando, no dizer ainda do professor Joppert, “não era possível (devido ao

pequeníssimo mercado de trabalho) aos engenheiros brasileiros a escolha de uma especialidade: tinham que aceitar o emprego que se lhes apresentasse”²³. A sólida formação básica dada nas escolas de engenharia, aliada ao autodidatismo, permitia a esses engenheiros atuar com proficiência em vários campos da profissão, e assim a biografia de muitos dos nossos engenheiros do passado é um contínuo passar de um campo para outro. O projeto

Panorama do centro da cidade, c. 1895

A sala de visitas do Rio, vista do alto do Morro do Castelo. Em primeiro plano, da esquerda para a direita, os fundos do antigo Convento do Carmo (à época, sede do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro), os telhados das casas da Rua da Misericórdia, com o antigo Paço da Cidade, a Câmara dos Deputados e a Igreja de São José logo atrás. Em segundo plano, da esquerda para a direita, a Catedral com sua torre acachapada, o Hotel de France, o Arco do Teles e o Mercado da Candelária, todos fazendo frente para a



do porto do Rio mereceu os elogios do próprio engenheiro Hersent, que fez questão de visitar a obra e felicitar pessoalmente Francisco Bicalho²⁴.

A muralha do cais como construída foi em toda sua extensão de perfil trapezoidal, com 6 metros de largura na base, tendo parte em concreto ou alvenaria de lajões, e parte em alvenaria de pedra com capeamento de cantaria, assente sobre um embasamento de concreto. A altura total da muralha, acima da base, é de 12,4 metros²⁵.

Para o desmonte do Morro do Senado, e de outras colinas situadas na área a ser urbanizada, foram empregadas possantes escavadeiras a vapor, e para a escavação do prolongamento do Canal do Mangue

foi montado um sistema teleférico transportador, ambos esses recursos talvez como novidades aqui no Brasil²⁶.

Em 1^o de maio de 1905, foi inaugurada uma placa de bronze embutida no primeiro bloco de cantaria da muralha já pronta: foi uma solenidade festiva, com a presença do Presidente da República, de ministros e outras autoridades, mais de mil convidados e até bandas de música, como era costume na época, todos embarcados no Iate *Silva Jardim*, e em mais dois navios e três barcas²⁷. Em abril do ano seguinte já estavam prontos 300 metros de cais acostável, e em outubro de 1907, 500 metros, incluindo-se também nove armazéns completamente prontos²⁸.

Praça 15 de Novembro, onde já estava colocada a estátua do General Osório, de 1892; a rotunda onde estava exposto o grande panorama do Rio de Janeiro, de Vitor Meirelles e do belga Langerock; o Ministério da Agricultura. Mais ao fundo, também da esquerda para a direita, as duas torres da Igreja de Nossa Senhora do Monte do Carmo; a torre da Igreja da Cruz dos Militares e a torre da Igreja de Nossa Senhora da Lapa dos Mercadores. E ao longe, a Ilha das Cobras e suas fortalezas. A maioria desses prédios ainda existe hoje, protegida pela Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN)



Os armazéns, todos iguais entre si, tinham 100 m x 35 m, com 10,5 m de pé-direito, com estrutura metálica e paredes de alvenaria, dispondo cada um de três pontes rolantes elétricas²⁹.

Nos serviços de dragagem e de aterro hidráulico foram empregadas quatro dragas de alcatruzes⁽⁹⁾ e duas de sucção, além de sete embarcações a vapor, de fundo falso, e 12 chatas, que transportavam o material dragado. O que não podia ser aproveitado para o aterro era jogado fora da barra, em alto-mar³⁰.

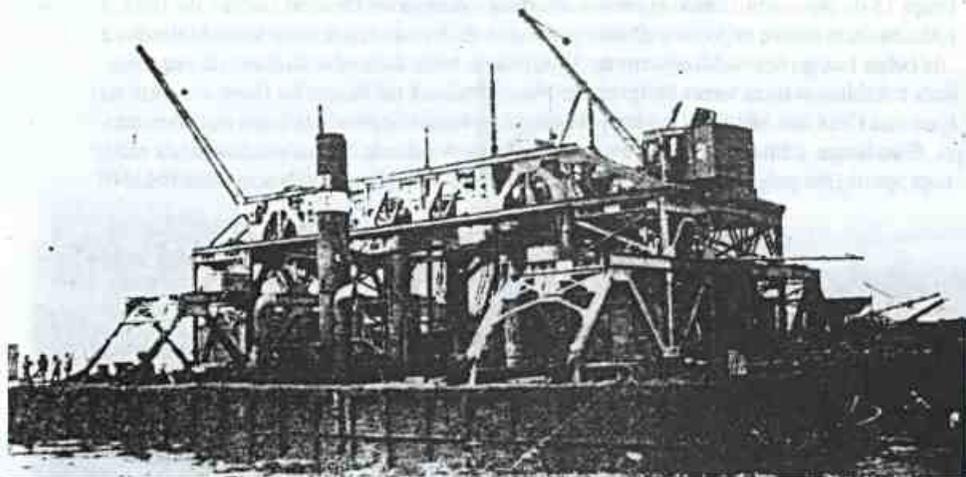
Em fevereiro de 1908, houve a primeira atracação de um navio ao novo cais, antes mesmo de sua inauguração formal: o navio *Pará*, do Lloyd Brasileiro, trazendo a bor-

do o ministro Lauro Müller, que regressava da Europa³¹.

Afinal, a 20 de julho de 1910, houve a inauguração de todo o cais acabado, pelo novo Presidente da República, Nilo Peçanha. Estava encerrada a fase negra do acesso marítimo ao Rio de Janeiro. Como dizia o cronista João do Rio, “o Rio civiliza-se”, e começava pelo porto³². O primeiro navio a atracar foi o *Goiás*, do Lloyd Brasileiro.

Na faixa do cais haviam sido montados 90 guindastes elétricos de pórtico⁽⁹⁾, movendo-se sobre trilhos, com capacidade de 1,5 a 5 toneladas, além de dois guindastes a vapor, para 10 e 20 toneladas³³.

No final de 1910, Francisco Bicalho retirou-se da chefia da Comissão do Porto,



Construção do cais do Porto do Rio de Janeiro, pontão flutuante para a manobra dos caixões pneumáticos – Revista “Viação” – março 1927.

sendo substituído pelo engenheiro Joaquim de Aguiar Toledo Lisboa, sob cuja direção foram realizadas diversas obras complementares, não incluídas no contrato com a C. H. Walker.

Apesar do enorme progresso e desafio no movimento, que representou a entrada em operação do porto, o engenheiro Bicalho já previa a necessidade de futura ampliação, e por isso, em 1907, havia entregue ao Governo um projeto de aumento das instalações do porto, que consistia basicamente na construção de três grandes molhes paralelos, com 180 metros de largura cada um, sobre a enseada do Caju, entre o Canal do Mangue e a Ponta do Caju; entre cada dois molhes havia uma dársena⁽⁶⁾ de 350 metros de largura.

Esse projeto, que ampliava a extensão do cais para 19.100 metros, previa ainda dois pátios ferroviários, um na Gamboa e outro na Ponta do Caju³⁴. As dificuldades decorrentes da Primeira Guerra Mundial fizeram adiar a execução desse projeto, que afinal nunca foi concretizado. Francisco Bicalho insistiu para que pelo menos um dos molhes do seu projeto fosse logo construído,

o que teria sido de grande valia, evitando um futuro sério congestionamento.

Em 1913, foi construído um píer de estrutura metálica, com colunas de concreto armado, com 123 metros de comprimento, junto à boca do Canal do Mangue, destinado ao recebimento de carvão e embarque de minério. O píer dispunha de silos e equipamentos para a movimentação mecânica dos materiais e destinava-se a substituir o antigo píer da E. F. Central do Brasil, em prolongamento da Estação Marítima.

Esse novo píer pouco trabalhou, porque em junho de 1915 sofreu um desabamento parcial e acabou sendo demolido. A causa do acidente foi a ruptura de algumas colunas de concreto, possivelmente por excesso de carga³⁵. Referindo-se a esse fato, o professor Joppert contou-nos, certa vez, que o concreto armado, feito por um empreiteiro estrangeiro, era de péssima qualidade, quase se desfazendo por si.

Por essa mesma época, foi montado um sofisticado transbordador de café, que transportava mecanicamente as sacas diretamente dos vagões para os navios; o equipamento, entretanto, não chegou a



Imagens da Aviação Naval – 1916-23 – págs. 34 e 35 – Argumento Editora – 2001 –
Ilha das Cobras (E), Cais do Porto (Praça Mauá), Avenida Rio Branco.

operar, porque os estivadores, temendo o desemprego, obrigaram o Governo a desmontá-lo. Ainda em 1925, as únicas instalações especiais de que dispunha o porto do Rio eram dois sugadores pneumáticos para a descarga de trigo a granel e três tanques para óleo combustível, com respectivas bombas, tubulações etc. Todas essas instalações pertenciam a companhias particulares³⁶.

Vários outros projetos foram feitos para ampliações do porto, como descreve minuciosamente, no seu magnífico livro *Portos do Brasil*, Alfredo Lisboa. É de 1912 um projeto de aproveitamento da área entre a Ilha das Cobras e a Ponta do Calabouço, prevendo-se a construção de um quebra-mar até a Ilha Fiscal e a ampliação das antigas Docas da Alfândega e do Mercado para receberem navios oceânicos. A Guerra Mundial também impediu a realização desse projeto, que chegou a ser contratado com uma firma inglesa. Novo projeto

houve em 1919, do engenheiro Le Coeq de Oliveira, modificando e simplificando o Projeto Bicalho de ampliação³⁸.

Afinal, em 1920, quando era chefe da Inspetoria Federal de Portos o engenheiro Lucas Bicalho, foi decidido ampliar o porto, com a construção do cais do Caju, em prolongamento do existente. Essa seção do porto seria destinada ao movimento de minério e de carvão, e o alinhamento do cais permitiria a futura construção dos molhes do projeto de Francisco Bicalho. O novo cais foi construído de forma mais econômica, prevendo o projeto inicial o emprego de caixões perdidos⁽⁹⁾ de concreto armado. Era o desenvolvimento dessa nova técnica de construção que viria permitir uma grande economia em relação ao que fora feito pelo contrato Walker.

A concorrência aberta em 1922 foi ganha pela Companhia Nacional de Construções Civas e Hidráulicas (Civilhydro), fundada havia poucos anos por Henrique Lage e que já

* N.A.: A primeira dessas instalações para combustíveis líquidos acreditamos ter sido da companhia Caloric (antecessora da atual Atlantic), construída em 1913, no Morro da Saúde, pelo engenheiro Luiz Rodolpho Cavalcanti de Albuquerque Filho³⁷.

NOTAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Santos, Francisco Agenor Noronha. Notas no livro de Santos, Luiz Gonçalves do (Pe. Pereca). *Memórias para servir à história do reino do Brasil*. Rio de Janeiro. 1943 (1ª edição 1825). Livraria Zélio Valverde: 87.
2. Coimbra, Cresó. *Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro, Ministério dos Transportes / Centro de Documentação e Publicações, 1974: 73.
3. Sampaio, Carlos Cesar de Oliveira. *Memória histórica – Obras da Prefeitura do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. Empresa Internacional Editora, 1924:29.
4. Lisboa, Alfredo. *Portos do Brasil*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1922: 344.
5. Santos, Sidney Martins Gomes dos. *André Rebouças e seu tempo*. Rio de Janeiro, 1985. Edição particular: 153 e 229.
6. Lisboa, Alfredo. Op. cit. 345.
7. Moreira de Azevedo. Manoel Duarte. *Rio de Janeiro, sua história, homens notáveis, monumentos, usos e curiosidades*. RJ, Livraria Brasileira Editora 3ª. ed. 1969: 470 (1ª ed. 1861).
8. Santos, Sidney Martins Gomes dos, *André Rebouças e seu tempo*, 250, 252, 254, 256, 258.
9. Lisboa, Alfredo. Op. cit., 345.
10. Sampaio, Carlos Cesar de Oliveira. Op. cit., 32.
11. Lisboa, Alfredo. Op. cit. 347-348.
12. Silveira, Icarahy da. “A orla marítima e a evolução da orla portuária”. In: *Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos*. Rio de Janeiro, Distribuidora Record, 1965.
13. Ferreira da Rosa, Francisco. *Memorial do Rio de Janeiro – 1878-1928*. Rio de Janeiro, Prefeitura do Distrito Federal, 1951: 308.
14. Costa e Silva, Sérgio. “Os 70 anos do porto do Rio”. *Revista Portos e Navios*. Rio de Janeiro 1980: 251.
15. “Inauguração do Cães do Rio de Janeiro”. *Revista Brazil Ferro-Carril*. Rio de Janeiro, 1910: 7.
16. Silveira, Icarahy da. “A orla marítima e a evolução da orla portuária”. In: *Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos*. Rio de Janeiro, Distribuidora Record, 1965: 268.
17. Costa e Silva, Sérgio. Op. cit.
“A inauguração do cais do Rio de Janeiro”. Op. cit.
18. “O 50º aniversário do porto do Rio”. *Revista do Clube de Engenharia*. RJ, 1960: 288.
19. Ferreira da Rosa, Francisco. Op. cit. 327.
20. Joppert da Silva, Maurício. “O porto do Rio de Janeiro”. *Revista do Clube de Engenharia*. Rio de Janeiro, 1948: 144.
21. Lisboa, Alfredo. *Portos do Brasil*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1926: 358.
Joppert da Silva, Maurício. “O porto do Rio de Janeiro”.
22. Joppert da Silva, Maurício. “Francisco de Paula Bicalho, o Engenheiro Hidráulico”. *Revista do Clube de Engenharia*. Rio de Janeiro, 1948: 137.
23. _____, Ibid.
24. Joppert da Silva, Maurício. *Os processos modernos de construção de cais*.
25. Lisboa, Alfredo. Op. cit. 352.
26. _____, Ibid.
27. Ferreira da Rosa, Francisco. Op. cit. 343.
28. _____, Ibid.
29. Lisboa, Alfredo. Op. cit. 356.
30. _____, Ibid. 358.
31. Ferreira da Rosa, Francisco. Op. cit. 389.
32. Costa e Silva, Sérgio. Op. cit.
33. Lisboa, Alfredo. Op. cit. 361. “A inauguração do cais do Rio de Janeiro”. Op. cit.
34. Joppert da Silva, Maurício. *O porto do Rio de Janeiro*.

35. Lisboa, Alfredo. Op. cit. 380.
36. Góes, Hildebrando de Araújo. "O porto do Rio". Revista *Brazil Technico*. RJ, 1925; Vol. II: 11.
37. "Eng. Rodolpho Cavalcanti de Albuquerque Filho". *Revista do Clube de Engenharia*. Rio de Janeiro, 1966: 354.
38. Lisboa, Alfredo. Op. cit. 382 a 385.
39. _____, Ibid. 392.
40. Ferreira da Rosa, Francisco. Op. cit. 590.
Silveira, Icarahy da. Op. cit.
41. Silveira, Icarahy d. Op. cit.
42. Joppert da Silva, Maurício. *O porto do Rio de Janeiro*. Janeiro 1928: Vol. III: 10-12. Gouvêa, Genésio de Barros, Op. cit.

GLOSSÁRIO

- **Terraplano** – Área plana decorrente de aterro;
- **Regularizar a orla marítima** – Retificar a orla;
- **Doca** – No sentido geral, qualquer construção portuária. No sentido particular, bacia abrigada;
- **Bacia** – Doca;
- **Cal hidráulica** – Cal (hidróxido de cálcio) proveniente de calcário com sílica e alumina, capaz de endurecer (dar pega) em baixo d'água, empregada em obras submarinas;
- **Ensecadeira** – Barragem provisória em torno da área onde se quer trabalhar, construída de aterro, de alvenaria ou por cortina de pranchas de madeira ou de aço, permitindo a execução no fundo do mar, rio, etc, a céu aberto, em seco, de trabalhos de fundações, cais, diques, etc., após o esgotamento da água retida;
- **Caixões pneumáticos** – Construção em forma de paralelepípedo, fechado em cima e sem fundo, que se coloca pousada sobre o fundo do mar, e de onde a água é retirada por injeção de ar comprimido. Os caixões podem ser "perdidos", isto é, não recuperáveis, passando a fazer parte da obra submersa, ou recuperáveis, isto é, removíveis e reutilizáveis. Podem ser de concreto armado ou de estrutura metálica. No sistema Hersent, os caixões eram metálicos, perdidos, e posicionados com o auxílio de um aparelho com guindastes, montados sobre um pontão flutuante;
- **Draga de alcatruzes** – Draga possuindo uma cadeia móvel contínua contendo caçambas (alcatruzes) que raspam o fundo a ser dragado;
- **Guindaste de pórtico** – Guindaste que se desloca no cais sobre trilhos, tendo a parte inferior em forma de pórtico, permitindo o tráfego de pessoas e de veículos sob o guindaste;
- **Dársena** – Trecho de cais entre dois molhes perpendiculares;
- **Enrocamento** – Construção marítima (cais, molhes, píers, etc.) constituída pelo acúmulo de grandes blocos de pedra de dimensões e formas variáveis;
- **Caixões perdidos** – Veja acima caixões pneumáticos;
- **Ensecadeira amovível** – Ensecadeira metálica ou de concreto armado que pode ser removida e reaproveitada;
- **Cortina de estacas-prancha** – Barragem constituída de estacas planas (geralmente metálicas), fincadas no fundo, e colocadas lado a lado, uma em seguida a outra.

O passeio à Ilha ocorre de quinta a domingo, às 13h, 14h30min e 16h, saindo do cais do Espaço Cultural da Marinha, à Av. Alfred Agache s/nº, na Praça XV.



O Último Baile da Ilha Fiscal

A orquestra tocava animada. Belas mulheres desfilavam pelo salão, ostentando vestidos suntuosos. Os homens, trajando casacas ou elegantes uniformes, falavam sobre política, histórias de guerra, batalhas navais. Lá fora, o som das ondas do mar complementava os acordes dos violinos. O cenário era perfeito. A Ilha Fiscal, construída com requinte para servir como posto alfandegário, recebia com pompa a oficialidade do encouraçado chileno *Almirante Cochrane*.

Ninguém poderia imaginar que aquele seria o “Último Baile do Império”. Alguns dias depois, era proclamada a República. Uma nova era na História do Brasil se iniciava.

A Ilha Fiscal continua sendo um elo entre o presente e o passado. Em 1913 foi adquirida pela Marinha em troca do Vapor *Andrada*. Décadas se passaram e o castelinho, que testemunhou tantos fatos históricos, é hoje uma das principais atrações turísticas do Rio de Janeiro. Aberto à visitação, inclui em seu roteiro o Torreão, a Ala do Cerimonial e exposições permanentes. Venha conhecer este símbolo dos últimos dias do Império, e muito mais, como a participação e os projetos da Marinha na Antártida!

Informações:

(0xx-21)

2233-9165

SOBREESTADIA DE NAVIOS

WESLEY O. COLLYER¹
Juiz e Professor

SUMÁRIO

Introdução
Conceitos
Natureza jurídica
Finalidade
Origem e evolução da sobreestadia
"Once on demurrage, always on demurrage"
Conclusões

INTRODUÇÃO

Hugo Tiberger² sustenta que "o Direito Marítimo tende a ser uma área para especialistas, isolado do desenvolvimento geral do sistema legal nacional". Em contraponto a essa tendência ao "isola-

mento", constata-se uma outra tendência: a que têm os especialistas de "importar" decisões estrangeiras e adotá-las em seus países. Essa atitude funciona como uma "compensação" ao isolamento e dá ao Direito Marítimo, em nossa opinião, uma característica ímpar em alguns países: dentro

1 O autor foi comandante da Marinha Mercante, inspetor-geral da Frota Nacional de Petroleiros e juiz suplente do Tribunal Marítimo. É advogado e professor universitário em Florianópolis e cursa o Programa de Mestrado em Ciência Jurídica na Universidade do Vale do Itajaí – Univali. Co-autor (com Marco A. Collyer) do *Dicionário de Comércio Marítimo*, 3ª ed. Rio de Janeiro: Record/Lutécia, 2002, 290p.

2 TIBERGER, Hugo. *The law of demurrage*. 2ª ed. Londres: Stevens & Sons, 1971, p.1.

de suas fronteiras aparece isolado, pouco conhecido; fora, apresenta-se como um Direito vigoroso e realmente internacional.

Essa afirmativa pode ser constatada quando tratamos do instituto da sobreestadia (pagamento pela utilização ou retenção do navio ou contêiner por tempo além do estabelecido para as operações de carga e/ou descarga). No Direito interno brasileiro é pouco conhecido, apesar de estar previsto em nosso Código Comercial (arts. 567, 593, 595...) e constar de contratos que prevêm sua ocorrência e seu consequente pagamento. No Direito inglês, contudo, este instituto é vigoroso, apesar de não constar de nenhum ato normativo. A regra "*once on demurrage, always on demurrage*" ("uma vez em sobreestadia, sempre em sobreestadia"), que também não consta de forma literal em nenhum contrato, é aceita e aplicada internacionalmente. Nascida da jurisprudência³ inglesa, hoje é conhecida e aplicada por todos os que lidam com transporte marítimo, desde seus operadores até árbitros e juizes que julgam conflitos daí originados. Esta a razão de tratarmos do instituto da sobreestadia e, neste trabalho, nos referirmos a ela, sempre que necessário, em inglês, pois é o mesmo dirigido aos que militam no comércio marítimo internacional.

Nossa despesa anual com fretes de navios passa dos US\$ 8 bilhões, devido à obtusa política de preferir afretar navios a construí-los

Nesse sentido, é extremamente útil que nossos operadores de comércio marítimo conheçam a regra em profundidade, já que o incremento das trocas comerciais do Brasil implica o aumento da demanda de transporte, o que nos obriga a contratar navios⁴ para transportar essas mercadorias.

Os contratos de embarque, de transporte, ou de afretamento utilizam formulários previamente impressos, redigidos em inglês, que estabelecem, na sua grande maioria, o foro de Londres ou de Nova Iorque para o caso

de disputa. Considerando que a sobreestadia é um dos temas mais contenciosos do transporte marítimo, conhecer as consequências da aplicação da regra "*once on demurrage, always on demurrage*" evita ao operador comercial marítimo sur-

presas desagradáveis, que vão desde a vergonha de demonstrar, em um meio de especialistas, que não se a conhece, até a surpresa de um prejuízo inesperado.

Nossa despesa anual com fretes de navios passa dos US\$ 8 bilhões⁵, devido à obtusa política de preferir afretar navios a construí-los. O dispêndio com sobreestadia – cerca de US\$ 1,5 bilhão por ano⁶ – cresce a taxas indomáveis em consequência do "gargalo" dos nossos portos e já ameaça a existência de nossas empresas⁷.

3 N.A.: Lembremos que o vocábulo inglês *jurisprudence* tem, nos países anglo-saxões, um significado tão forte que poderíamos traduzi-lo por ciência do direito ou teoria do direito.

4 N.A.: Os navios são responsáveis pelo transporte de cerca de 97% das mercadorias movimentadas no comércio internacional.

5 Wilen Manteli, presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários, em declaração a José Rodrigues, no *Valor Econômico*. 1º Caderno. 25/6/04. Disponível em: http://64.233.187.104/search?q=cache:hwq0uledHRAJ:www.clippingexpress.com.br/noticias_justica.php%3Fid%3D16082+%22Demurrage%22&hl=pt-BR. Acesso em 16 jan 2006.

6 Confederação Nacional do Transporte. Acesso em 15 jan. 2006.

7 N.A.: Se o frete é considerado mercadoria invisível, a sobreestadia pode ser chamada de mercadoria supérflua.

Conceitos

Sobreestadia é palavra composta, formada por aglutinação (*sobre* + *estadia*). Para conceituá-la, podemos partir de *estadia*: período acordado entre as partes do contrato, em que o armador, ou operador do navio, põe e mantém este à disposição do afretador (ou do consignatário da mercadoria) para as operações de carga e/ou descarga e durante o qual não é devido qualquer pagamento. Segundo esse enfoque temporal, sobreestadia é a utilização do navio além da estadia; é tempo utilizado a mais.

Esse conceito pode ser confirmado pela simples observação das palavras usadas para significar sobreestadia: *överliggetidser-sättning* ou *överliggedagspenge*, nos países escandinavos; *overliggeld*, na Holanda; *Überliegegeld*, na Alemanha⁸; *surestaries*, na França e na Bélgica e até mesmo *controllistallie*, na Itália. Em todas elas está evidente o prefixo que significa *além de, sobre* a estadia. Fácil concluir que o significado intrínseco da palavra traz consigo a noção de tempo, ou de excesso de tempo.

Porém, há um outro aspecto na conceituação da sobreestadia, certamente oriundo da simplificação da linguagem. Vejamos: sobreestadia é demora além da estadia permitida e que, por ser demora, implica um pagamento de indenização, cuja taxa diária é previamente acordada. Quando um navio ultrapassa a estadia, ou o tempo permitido, incorre em sobreestadia e passa a ser devedor de uma indenização. Ao pagar essa indenização não se diz que se está pagando por ter

o navio incorrido em sobreestadia, nem que se está pagando a indenização da sobreestadia; diz-se, simplificada, que se está pagando a sobreestadia.

Certamente por isso passou a ser conceituada como a indenização, prevista no contrato, paga ao armador, pelo afretador (ou consignatário), em consequência da utilização de tempo além daquele fixado no contrato (estadia) para as operações de carga e/ou descarga. Esse conceito de indenização é válido internacionalmente esteja ou não a sobreestadia definida em lei.

A palavra inglesa *demurrage* não traz consigo a concepção de *além da estadia*, mas traz a de *demora*. Vejamos: *demurrage* vem do verbo inglês *demur*⁹ (demorar, oferecer objeções), que, por sua vez, tem origem no latim *demoror*¹⁰ (de + mora; demorar, retardar, reter). A palavra *demurrage*, como as outras citadas, tem como correspondente em português sobreestadia¹¹.

Apesar da "força" do direito inglês, a tendência internacional tem sido a de se referir à sobreestadia como *indenização*, embora muitas vezes, na comunicação entre ingleses ou entre estes e estrangeiros, também signifique *demora*. Isso se deve, certamente, à expressão original inglesa *on demurrage* para indicar que o navio ultrapassou o tempo contratado (estadia). No Brasil, utiliza-se a palavra sobreestadia tanto para significar demora quanto para se referir à indenização ou ao pagamento¹². Neste artigo a palavra sobreestadia terá, de acordo com o contexto, um ou outro significado. Não é o caso de detalharmos aqui, mas nos Estados Unidos *demurrage* também

8 TIBERG, Hugo. *The law of demurrage*. 2ª ed. Londres: Stevens & Sons, 1971, p.2.

9 _____. *College standard dictionary of the english language*. London: Funk & Wagnalls Company, 1942, p.315.

10 TORRINHA, Francisco. *Dicionário latino português*. 2ª ed. Portugal: Porto, 1942, p.240.

11 N.A.: Portanto, se for usada em nosso idioma, em detrimento de sobreestadia, deve vir precedida do artigo feminino *a*.

12 N.A.: Embora já tenhamos visto na internet a afirmação de que "o *demurrage* é o aluguel do contentor", concluímos que estamos pagando tanta sobreestadia de contentores que já parece normal.

pode significar variadas formas de demora, como o tempo gasto em reparos após abaloamento, como nos informa Tibergh¹³. Mas aqui não será considerado este significado.

Natureza jurídica

Não chegou a um consenso a doutrina marítima quanto à natureza jurídica da sobreestadia¹⁴ – cláusula penal, multa, suplemento do frete (ou frete suplementar), entre outras. Contudo, a tendência majoritária tem sido no sentido de considerá-la indenização.

Hugo Simas¹⁵ a considera “[...] remuneração pela demora ocasionada pelo carregador, e que se calcula sobre as despesas diárias”.

J. C. Sampaio de Lacerda¹⁶ entende que sobreestadia é “uma pena, uma multa, ou simplesmente um suplemento do frete (jurisprudência francesa)”. Afirma ele, em seguida, que Ripert considera “indenização convencionada pelas partes pelo atraso do afretador no cumprimento de uma de suas obrigações”¹⁷.

O espanhol Francisco Farina¹⁸ reforça esse entendimento ao afirmar que “no frete ou preço do transporte, subentende-se incluídos os dias necessários para carga e descarga. Ao ver-se impossibilitado de realizar essas operações, no prazo prefixado, e permanecendo ‘imobilizado’ o navio, ocorre um prejuízo para o armador, que tem direito à indenização, por parte dos

afretadores ou consignatários, mediante o recebimento de uma quantia fixada em função da tonelagem do navio, até o mesmo terminar a carga e/ou descarga”.

Georges Ripert também diz que é discutida a natureza jurídica da sobreestadia, mas afirma: “Quando se a considera uma indenização paga pelo afretador ao armador por haver excedido o prazo previsto no contrato, cabe dizer-se que as sobreestadias representam danos e prejuízos”¹⁹. Informa o autor que a jurisprudência francesa, considerando que o termo sobreestadia tanto pode indicar tempo suplementar como indenização, conclui que a sobreestadia é suplemento do frete. E explica que para a jurisprudência francesa chegar a esta conclusão certamente partiu da definição de fretamento existente no artigo 286 do Código de Comércio francês, que afirma ser o fretamento uma convenção ou contrato para o aluguel de um navio. Assim, se a operação de carga e/ou descarga se prolonga por tempo além da estadia contratada, o aluguel se prolonga. Ripert se rebela contra essa posição. Afirma que “a análise jurídica é certamente falsa”²⁰ e volta a expressar-se no sentido de que sobreestadias são, juridicamente, “danos e prejuízos fixados convencionalmente entre as partes pelo retardo na execução das obrigações do afretador”²¹.

13 TIBERGH, Hugo. *The law of demurrage*. 2ª ed. Londres: Stevens & Sons. 1971, p.3.

14 N.A.: Nosso Código Comercial se refere à mesma com o significado de demora ao relacionar, no art. 567, o que deve conter a carta-partida.

15 SIMAS, Hugo. *Compêndio de direito marítimo brasileiro*. São Paulo: Saraiva. 1938, p.175.

16 LACERDA, J.C.Sampaio. *Curso de direito privado da navegação*. Vol I, 3ª ed. Rio de Janeiro: Biblioteca Jurídica Freitas Bastos, p.191.

17 LACERDA, J.C.Sampaio. *Curso de direito privado da navegação*. Vol I, 3ª ed. Rio de Janeiro: Biblioteca Jurídica Freitas Bastos, p.192.

18 FARINA, Francisco. *Derecho comercial marítimo*. Tomo II, Madri: Departamento Editorial del Comisariado Español Marítimo. 1948. p.180.

19 RIPERT, Georges. *Compendio de derecho marítimo*. Buenos Aires: Tipográfica Editora Argentina. 1954, p.234.

20 RIPERT, Georges. *Compendio de derecho marítimo*. Buenos Aires: Tipográfica Editora Argentina. 1954, p.234.

21 RIPERT, Georges. *Compendio de derecho marítimo*. Buenos Aires: Tipográfica Editora Argentina, 1954, p.235.

Assim, sobreestadia tanto pode significar o tempo utilizado além da estadia permitida, quanto a soma que deve ser paga em compensação pela utilização desse tempo. No primeiro caso é tempo; no segundo, de acordo com a doutrina dominante, é indenização.

Finalidade

Apurada a existência de sobreestadia, cabe ao afretador ou ao embarcador, ou ao consignatário, efetuar o pagamento, indenizar. Que finalidade tem essa indenização, tanto do ponto de vista de quem paga quanto de quem recebe?

Para o armador, a indenização é compensação que recebe pela retenção do navio, por parte do afretador, além do tempo contratado para a estadia. A indenização, assim, vem em seu benefício e tem uma finalidade reparatória (que Tibergh chama de função reparativa)²². Este é, indubitavelmente, o principal propósito da indenização.

Do ponto de vista de quem paga, a indenização pode ser vista de maneira positiva ou negativa. No seu aspecto positivo, ela dá ao afretador (ou embarcador ou consignatário) o poder de reter o navio após o esgotamento da estadia permitida. Em outras palavras, se a sobreestadia não fosse prevista no contrato, o armador poderia sair com o navio tão logo expirasse a estadia contratada. É o que Tibergh chama de função "retentiva"²³. Por outro lado, ainda do ponto de vista de quem paga, a indenização tem um propósito que lhe desfavorece: o pagamento tem caráter punitivo, por não ter realizado as operações de carga e descarga dentro do tempo contratado (estadia). Aí se vê a importância do conhecimento de causa por parte dos negociadores que cele-

bram o contrato. O representante do afretador deve cuidar para que o tempo contratado seja suficiente para as operações de carga e/ou descarga e para que a taxa de sobreestadia não seja tão alta que cubra todos os custos do armador/transportador, deixando-o na cômoda e lucrativa posição de preferir que seu navio continue parado. Por sua vez, o representante do armador deve atentar para que a estadia seja tão curta que faça com que o afretador opere com diligência e se sinta "ameaçado" pela possibilidade de pagar indenização em caso de sobreestadia e para que a taxa de sobreestadia lhe traga remuneração suficiente para cobrir as perdas normais com a demora, se esta vier a acontecer.

Acreditamos que a finalidade de se fixar um período adequado para a estadia e, ao mesmo tempo, uma taxa justa para a sobreestadia é "encorajar" ambas as partes a agirem com diligência, de forma a que o navio não incorra em demora. Assim, o armador ou transportador terá o navio "de volta" ao término da estadia permitida, e o afretador ou consignatário não terá despesa extra.

O que se observa é que, normalmente, a taxa de sobreestadia estabelecida no contrato não cobre o prejuízo real do transportador, mas ainda assim funciona como elemento incentivador para o afretador, pois sobreestadia sempre é custo extra.

Com referência a demoras muito extensas, como mencionado linhas acima, Hugo Simas, em seu *Compêndio*²⁴, registra que "é de costume conceder o fretador (ou armador, ou transportador)²⁵ um novo prazo, a que se chama contra-estadia. [...] é de preço mais elevado que o das sobreestadias e costuma ser da metade do prazo destas". Embora este estudo não se refira à praxe

22 TIBERG, Hugo. *The law of demurrage*. 2ª ed. Londres: Stevens & Sons, 1971, p.40.

23 TIBERG, Hugo. *Idem*, p.40.

24 SIMAS, Hugo. *Compêndio de direito marítimo brasileiro*. São Paulo: Saraiva, 1938, p.175.

25 N.A.: Parênteses nossos.

comercial brasileira, podemos afirmar que este termo (contra-estadia) não é utilizado na atualidade no Brasil, conquanto nada impeça seu uso (para designar o período de tempo utilizado após o vencimento da sobreestadia).

J. C. Sampaio de Lacerda não distingue sobreestadia de contra-estadia, "expressões que não encontram distinção alguma nos textos legais"²⁶. O Código Comercial Brasileiro não se refere a contra-estadia.

Theophilo de Azeredo Santos entende que sobreestadia, contra-estadia e sobredemora são a mesma coisa²⁷. E não reconhece tempo adicional à sobreestadia. Hugo Tiberger²⁸, porém, registra a existência desse período adicional, que na França é denominado de *contre-surestaries*, *sur-surestaries* ou *contrestaries*, e na Itália de *controstellie straordinariae*.

Podemos afirmar que os formulários utilizados no afretamento por viagem, redigidos na língua inglesa, não trazem impressa qualquer nomenclatura especial para esse período adicional, e a contratação de um período após a sobreestadia depende unicamente da vontade das partes. Não é raro, contudo, acordar-se que, após determinado tempo em sobreestadia, seja cobrada uma taxa (geralmente maior); poderá também ser fixada a duração desse tempo, que terá ou não denominação específica.

Em caso de demora muito prolongada, estando ou não previsto no contrato, considerando que a sobreestadia pode se estender até ser considerada insuportável, o

capitão, após as providências legais de praxe (comunicar com antecedência, emitir carta-protesto, declarar a frustração do contrato etc.), poderá deixar o porto (para isso terá que tomar certas providências) e cobrar o que em inglês é chamado de *damages for detention*²⁹.

Deve-se registrar, contudo, que dificilmente os tribunais ingleses aceitam a reposição, ou troca, da sobreestadia pela *damage*. Diversas decisões da Corte de Apelação³⁰ têm considerado que o valor da sobreestadia já cobre a indenização (*damage*) a ser recuperada. Em resumo: o armador só terá direito à indenização adicional se provar que suas perdas excedem o valor da sobreestadia.

ORIGEM E EVOLUÇÃO DA SOBREESTADIA

Cedo o armador percebeu que deveria limitar o tempo concedido ao afretador para as operações de carga e/ou descarga, de forma a ter seu navio "de volta" sem demora. Informa-nos Tiberger³¹ que o Código de Rodes (séculos VII e VIII) já permitia ao afretador um período de graça de dez dias, constante da carta-partida, contado a partir do momento fixado para a partida do navio. Os Julgamentos de Oléron (séculos XI e XII) estabeleciam em cinco dias o prazo de espera do navio, e a partir daí toda demora deveria ser indenizada.

Com o incremento do comércio marítimo, tornou-se comum a fixação desse tem-

26 LACERDA, J.C.Sampaio. *Curso de direito privado da navegação*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Biblioteca Jurídica Freitas Bastos. Vol I, p. 191.

27 SANTOS, Theophilo de A. *Direito da navegação*. Rio de Janeiro: Forense. 1964, p.19.

28 TIBERGER, Hugo. *The law of demurrage*, 2ª ed. Londres: Stevens & Sons. 1971, p.13.

29 "Danos originários da detenção da embarcação. O transportador/armador tem direito à indenização do prejuízo ou lucro cessante causado pelo afretador", COLLYER, Marco A. e COLLYER, Wesley O. *Dicionário de comércio marítimo*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Record. 2002, p.81.

30 SCHOFIELD, John. *Laytime and Demurrage*. 4ª ed. Londres: Lloyd's of London Press. 2000, p.323.

31 TIBERGER, Hugo. *The law of demurrage*. 2ª ed. Londres: Stevens & Sons. 1971, p.10.

po. Nas Regras de Wisby³² (fim do século XII), a demora permitida era de 15 dias e estabelecia compensação ao armador por toda demora além disso³³. Aliás, o prazo de 15 dias era comum nos códigos medievais. Diversas normas dessa época traziam a previsão de que, não tendo sido estipulado um tempo limite, o afretador tinha 15 dias além da data prevista para o término do carregamento para “devolver” o navio ao armador. A indenização era previamente acordada, caso contrário era estabelecida por árbitros. Após os 15 dias, o navio estava livre para deixar o porto.

A *Ordonnance de la Marine* de Luís XIV, em 1681, fazia referência ao costume do porto, o que, de certa forma, também limitava o tempo de sobreestadia. Isso se repetiu no Código Napoleônico 1807, considerado por muitos como o pai de todos os códigos. E, mais modernamente, o Código de Navegação da Itália (1942) trouxe várias disposições sobre sobreestadia.

Frise-se, contudo, que diversas legislações silenciam sobre a sobreestadia³⁴, dentre elas a americana e a inglesa. O que institui a sobreestadia nesses países é a previsão contratual, que já se manifesta nos diversos formulários colocados à disposição

dos contratantes e que trazem impressa a taxa diária e *pro rata* a ser paga em caso de demora. Em nenhum desses formulários consta a expressão “*once on demurrage, always on demurrage*”. Daí, como dissemos, a importância de o operador comercial marítimo conhecer seu significado.

No que se refere ao pagamento em consequência da sobreestadia, este é visto, na atualidade, como indenização para cobrir danos ocasionados por quebra de contrato. Mas não foi sempre assim. Aliás, essa é uma questão muito interessante. Enquanto a regra “*once on demurrage, always on demurrage*” é aplicada pelo menos desde 1900³⁵, somente no final da década de 70 a jurisprudência inglesa se “pacificou” quanto ao entendimento de que a ocorrência da sobreestadia constitui quebra de contrato. Em 1978, no famoso caso *Dias Compania Naviera AS v. Louis Dreyfus Corporation*, o lendário Lord Justice Diplock, da House of Lords, assim se manifestou: “Se a estadia termina antes de o afretador completar a descarga, ele quebra o contrato. A quebra é contínua; vai até que a descarga seja completada e o navio devolvido ao armador para usá-lo em outras viagens”³⁶. O caso conhecido

32 N.A.: P. B. Boucher considera que as regras ou leis de Wisby representam um suplemento aos Julgamentos de Oléron, “corrigindo-as”. Citado por SANTOS, Theophilo de A. em seu *Direito da Navegação*. Rio de Janeiro: Forense. 1964, p.19.

33 TIBERG, Hugo. *The law of demurrage*, p.11.

34 N.A.: Não é o caso de nossa legislação. O Código Comercial Brasileiro traz diversas disposições a respeito de sobreestadia. Assim, não é correto afirmar que não há atos legais sobre sobreestadia. Aliás, para o CADE/Ministério da Justiça, sobreestadia “é o pagamento feito ao dono do navio pelo operador portuário pelo atraso no embarque da carga”. Disponível em (www.cade.gov.br/jurisprudencia/arquivosPDF/Relatorio-AC-2000-08012-000640-CVRD_Socoimex.pdf) Acesso em 16 jan 2006. Para o Banco Central do Brasil, “trata-se de indenização convencional para o caso de atraso no cumprimento da obrigação de carregar e descarregar as mercadorias no tempo pactuado” (Circular 2.393 de 22/12/93).

35 N.A.: A House of Lords, a mais alta instância inglesa, julgando o caso *Saxon Ship Co Ltd v. Union Steamship Co Ltd*, decidiu que, tendo o navio incorrido em sobreestadia, as ocorrências que eram excepcionadas (no contrato), e que por isso não contavam, deveriam contar como sobreestadia: SCHOFIELD, John. *Laytime and Demurrage*. 4ª ed. Londres: Lloyd's of London Press. 2000, p.343.

36 SCHOFIELD, John. *Laytime and Demurrage*. 4ª ed. Londres: Lloyd's of London Press. 2000, p.318.

como *The Dias* é emblemático, já que mudou a concepção de que a sobreestadia era a soma paga em consequência de o afretador “deter” o navio no porto de carga e/ou descarga além da estadia contratada, e pacificou o entendimento de que a ocorrência da sobreestadia constitui quebra de contrato.

Porém, essa consideração não abre oportunidade a que seja cobrada indenização adicional por quebra de contrato (junto com a sobreestadia), nem autoriza a “troca” da cobrança da sobreestadia pela indenização por quebra (que poderia ser mais vantajosa). Tem sido firme o posicionamento das cortes inglesas nesse sentido. Apesar de quebra de contrato, reiteradas decisões nos permitem afirmar que, por exemplo, no caso de “retenção” do navio em um porto de carga e/ou descarga, a indenização a que o armador tem direito é somente a prevista no contrato para o caso de sobreestadia. Apenas excepcionalmente, se o armador puder provar perdas adicionais, é que poderá reivindicar indeniza-

ção adicional à sobreestadia, como foi dito no fim do subtítulo anterior.

E a definição de sobreestadia, há consenso sobre ela em algum documento? Sim. Ainda não totalmente, mas o consenso tem sido buscado pelas entidades que atuam nesse ramo de atividade.

Como se sabe, a dinâmica do comércio internacional é tão marcante que 90% dos seus contratos prevêm a arbitragem para solução dos conflitos. A Justiça é muito lenta para atender à dinâmica do comércio. Essa mesma dinâmica que criou os *Incoterms*³⁷ busca “padronizar” o entendimento dos diversos termos utilizados no comércio marítimo internacional; dentre esses, alguns têm merecido especial atenção. Em 1977, o Comitê Marítimo Internacional³⁸ reuniu-se no Rio de Janeiro e redigiu um esboço de convenção internacional em que seriam definidos 24 termos. O documento ficou conhecido como Rio de Janeiro Charterparty Laytime Definitions, ou RJC/PD³⁹. Em 1980 nova tentativa foi feita, dessa vez com a adesão da Bimco⁴⁰,

37 International Commercial Terms – “O mesmo que *Trade Terms*. Publicação da International Chamber of Commerce, primeira edição em 1936, que define o significado de alguns termos utilizados no comércio internacional. Tem a finalidade de padronizar a interpretação de determinadas expressões e, conseqüentemente, os direitos e obrigações gerados pela sua utilização. Os 13 termos trazidos pela edição de 2000 são: Ex Works (EXW), Free Carrier (FCA), Carriage Paid To (CPT), Carriage and Insurance Paid To (CIP), Delivered At Frontier (DAF), Delivered Duty Unpaid (DDU), Delivered Duty Paid (DDP), Free Alongside Ship (FAS), Free On Board (FOB), Cost and Freight (CFR), Cost, Insurance and Freight (CIF), Delivered Ex Ship (DES) e Delivered Ex Quay (DEQ).” *Dicionário de comércio marítimo*, COLLYER, Marco A. e COLLYER, Wesley O., 3ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2002, p.140.

38 CMI (Comitê Marítimo Internacional) – “Organismo internacional de Direito Privado, criado em Bruxelas em 6/6/1897. A partir daí, tem contribuído enormemente para a unificação do Direito Marítimo, elaborando projetos de convenções e regras, muitas das quais tornaram-se convenções internacionais. O CMI reúne associações nacionais de direito marítimo, sendo o Brasil representado pela ABDM (Associação Brasileira de Direito Marítimo)”. *Id.*, p.65/66.

39 “Definições e significados de 24 termos utilizados nas C/Ps de acordo com o entendimento dos representantes do Comitê Marítimo Internacional, reunidos em conferência no Rio de Janeiro, em setembro de 1977. Foi, provavelmente, a primeira tentativa levada a efeito pelo CMI na busca de padronização do entendimento de alguns termos usados nas C/Ps e nos B/Ls. [...]”. COLLYER, Marco A. e COLLYER, Wesley O., 3ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2002, p.216.

40 BIMCO (The Baltic & International Maritime Council) – “Fundada em 1905 por armadores de diversos países interessados no transporte de carvão e madeira, sob a denominação de Baltic and Sea Conference. A maior organização de *shipping* do mundo. Congrega armadores, *brokers*, operadores

Fonasba⁴¹ e Chamber of Shipping⁴². Foram definidos 31 termos, denominados *Charterparty Laytime Definitions 1980*⁴³.

Em 1993, as definições de 1980 foram aperfeiçoadas e denominadas *Voylayrules 1993*⁴⁴. Paralelamente a esta iniciativa, a Baltic Exchange, a maior bolsa de afretamento de navios do mundo, vem publicando suas definições, sendo o último conjunto conhecido como *Baltic Code 2000*⁴⁵. Não há grandes diferenças na definição dos termos comuns (*Voylayrules e Baltic Code*).

Em todas essas tentativas foi definido o significado da palavra sobreestadia. Para as *Voylayrules 1993*, é a “quantia paga ao armador em consequência da demora do navio além da estadia e pela qual o armador não é o responsável. A sobreestadia

não está sujeita às exceções da estadia”. Para o *Baltic Code 2000*, sobreestadia é a “quantia paga ao armador em consequência da demora do navio além da estadia e pela qual o armador não é o responsável. A sobreestadia não está sujeita às exclusões aplicadas à estadia, a menos que seja claramente especificado na carta-partida”. Em ambas pode-se notar, nas entrelinhas, na parte final da definição, a regra “*once on demurrage, always on demurrage*”, pois ambas afirmam que o período em sobreestadia não está sujeito às exceções da estadia. A regra não aparece com todas as letras, mas com toda a intenção. E de forma muito mais clara do que nos formulários e contratos. Porém, não são todos os contratos que fazem referência a essas definições. Aliás, a referência ainda é ex-

de navios, agentes, P&I, associações de defesa de frete e sobreestadia e outras associações relativas a shipping e P&I. Tem mais de 2.700 membros em 110 países, totalizando cerca de 450 milhões de toneladas de porte bruto (tpb/dwt). Ao longo dos anos, a organização tornou-se um porta-voz reconhecido em discussões de problemas marítimos internacionais com governos e outras autoridades marítimas. Sede em Copenhague”, *Id.*, p.40.

41 N.A.: Fonasba – Federation of National Association of Shipbrokers and Agents (Ing.) <http://www.fonasba.com>. *Id.*, p.112.

42 “Associação de Armadores do Reino Unido. [...] É o órgão representativo da indústria britânica de shipping. Congrega mais de 120 membros, que operam cerca de 700 navios, totalizando 17 milhões de toneladas de porte bruto (tpb/dwt)”. *Id.*, p.60.

43 “Definições e significados de 31 termos utilizados nas C/Ps de acordo com o entendimento do Comitê Marítimo Internacional, Bimco, Fonasba e GCBS (atual Chamber of Shipping). São o resultado de mais uma tentativa, iniciada no Rio de Janeiro (veja RJC/PD), de se padronizar o entendimento de alguns termos usados nas C/Ps e nos B/Ls”, *Id.*, p.61.

44 “*Voylayrules 1993 (Voyage Charterparty Laytime Interpretation Rules 1993)* – Em 1993, as definições adotadas pelas *Charterparty Laytime Definitions 1980* (ver) sofreram nova revisão pelo CMI, Bimco, Fonasba, Chamber of Shipping e Intercargo. Foram deixados de fora os termos: Safe Port, Safe Berth, Customary Despatch e As Fast as the Vessel Can Receiver/Deliver, que neste livro são mantidos com a definição de 1980. Algumas definições foram aglutinadas e quatro outras foram acrescentadas. O resultado da revisão culminou com a apresentação de 28 termos que constituem as *Voylayrules 1993*, que se aplicam a todas as formas de contrato de transporte marítimo, inclusive aqueles evidenciados por B/L, desde que claramente disposto na C/P. Contudo, mesmo que assim não ocorra, podem ser utilizadas sempre que for necessário se saber o significado de determinado termo. [...]”. *Id.*, p.268/269.

45 “*Charterparty and Laytime Terminology and Abbreviations 2000* – Conjunto de 30 definições publicado pela Baltic Exchange [...] desde 1983, revisado em 1988, 1996 e 2000. As definições são idênticas às *Voylayrules 1993* (ver) adotadas pelos autores neste livro. Há pequenas diferenças apenas em quatro delas. A Baltic Exchange recomenda seu uso por todos os *brokers* e considera quebra de contrato sua não-utilização. Por sua similitude com as *Voylayrules* e por serem as mesmas pouco utilizadas entre nós, deixamos de publicá-las neste livro. Poderão, contudo, ser solicitadas através da <http://www.balticexchange.co.uk/>”. *Id.*, p.35.

ceção. Apenas a Baltic Exchange exige que seus *brokers*⁴⁶ façam referências ao Baltic Code, sob pena de quebra de contrato.

“Once on demurrage, always on demurrage”

Para os “iniciados”, o significado das entrelinhas dessas ou de outras definições está claro. Eles sabem, por exemplo, que se uma entidade brasileira necessita transportar determinada carga para o Brasil (suficiente para “lotar” o navio) terá que ir ao mercado internacional e afretar um navio por viagem isolada. Sabem que será utilizado um formulário de VCP⁴⁷, escolhido pelo armador, no idioma inglês e, na maior parte das vezes, com foro em Londres. E todos os que atuam no transporte marítimo internacional sabem que, ocorrendo sobreestadia, a regra *“once on demurrage, always on demurrage”* será aplicada, com todas as suas conseqüências.

Porém, a “clareza” das entrelinhas para os “iniciados” pode não ser suficiente para convencer um embarcador de carga brasileira de soja (no caso de contrato de venda dessa ou de outra mercadoria para o exterior) de que, se o tempo permitido para o carregamento transcorrer (e o navio entrar em sobreestadia, sem que tenha sido por culpa do armador ou daquele por quem é o responsável), a indenização a ser paga ao

operador do navio incluirá até mesmo os períodos que não contariam se acontecessem durante a estadia, como por exemplo explosão, greve ou temporal. Com certeza quererá ele saber “onde está escrito isso”. Como resposta ouvirá que os contratos internacionais que prevêm o pagamento de sobreestadia (afretamento, compra e venda, embarque) e cujo foro situa-se no Reino Unido ou nos Estados Unidos estão submetidos à regra *“once on demurrage, always on demurrage”*, nascida da jurisprudência. Certamente ainda perguntará em que parte do contrato isso está escrito. Ao ouvir que não está escrito de forma clara, certamente não se convencerá. Ainda assim, terá que pagar sobreestadia, cujas taxas, dependendo do porte do navio, chegam a US\$ 50.000 por dia; e, dependendo do tempo de espera, os valores podem chegar a US\$ 1 milhão!⁴⁸.

“Once on demurrage, always on demurrage” ou, em português, “uma vez em sobreestadia, sempre em sobreestadia” – já dissemos que esta regra se impôs pela jurisprudência inglesa. Mas, em que base de Direito se sustenta? Qual a razão de sua existência? Qual o raciocínio que lhe dá força? Afinal, estamos falando de um instituto que não tem previsão na lei (do foro) e de uma regra que não está escrita. Entendemos que ela se sustenta, ou tem sua razão de existir, no princípio universal de que

46 “Broker – [...] 3. Intermediário nas operações de afretamento, ou de engajamento de cargas, ou aquele que, em nome do armador ou embarcador, negocia um contrato para transporte de carga a um determinado preço; também aquele que intermedia a compra e venda de navios. 4. Corretor de Navios (veja Decretos nºs 5.595 de 6/12/28, 19.009 de 27/11/29, 54.956 de 6/11/64 e 59.832 de 21/12/66). Também se utiliza o termo *shipbroker*”. COLLYER, Marco A. e COLLYER, Wesley O., 3ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2002, p. 47.

47 Voyage Charter Party: “Afretamento por viagem isolada. Ao afretador compete pagar o frete e taxas sobre a carga transportada. O armador permanece responsável por todas as outras despesas, como combustível, aguada, lubrificantes, rancho, soldadas, sobressalentes, reparos, despesas portuárias, etc”. *Id.*, p.268.

48 N.A.: Segundo a empresa Bünge, devido aos “gargalos portuários”, a espera para carregar a soja tem sido, em média, de 22 dias. HIJJAR, Maria Fernanda, “Logística, Soja e Comércio Internacional”, disponível em http://www.cel.coppead.ufrj.br/fs-busca.htm?fr-art_soja.htm Acesso em 16 jan. 2006.

quem causa prejuízo a outrem deve reparar o dano: embora diversos fatos ou ocorrências sejam excetuados pela cláusula de exceções (*general exceptions clause*), por exemplo greve no porto (impedindo que o período de duração desse fato seja contado como tempo de estadia), se o navio incorrer em sobreestadia (não por culpa do armador), o fato excepcionado (ou melhor, o tempo de sua duração) deve contar na apuração do período de sobreestadia. Em outras palavras, mesmo que o afretador não seja culpado direto pela ocorrência, ou sobre ela não tenha poder, arcará com o custo dela. Qual a razão? Se o afretador, ou embarcador, ou consignatário tivesse liberado o navio antes de incorrer em sobreestadia, a ocorrência do fato se daria depois de o navio ter sido liberado. De forma mais simples: o navio já teria ido embora e não teria “pegou” a greve. Ora, se a demora não foi causada pelo armador, não pode este arcar com os prejuízos advindos da greve que “pegou” o navio em operação porque estava em sobreestadia. Tivesse o afretador cumprido com sua parte (operar o navio dentro do tempo contratado), a greve não teria influência na contagem do tempo. Assim, deve arcar com o ônus de ter feito o navio incorrer em sobreestadia.

Provavelmente este raciocínio não se impôs com facilidade. Mas, pelo menos desde 1900, as cortes inglesas pacificaram o entendimento da regra. Daí seguiram-se os “enunciados”, que também não constam de qualquer formulário: “a cláusula de exceções não se aplica à sobreestadia”, “a sobreestadia

corre de pleno direito e sem interrupção, a partir do vencimento da estadia”, ou, “na sobreestadia, os dias são ‘corridos’ (contados de forma direta) e não contratuais (em que as exceções não contam)”, ou ainda, “nos casos de estadia reversível (*reversible laytime*)⁴⁹, se chegar em sobreestadia já não tem direito nem a *free time*⁵⁰.”

Não só a jurisprudência inglesa e a americana são pacíficas nesse sentido, também nas arbitragens realizadas nesses países não pairam dúvidas sobre esse entendimento. Aliás, a vasta jurisprudência sobre o assunto não ilustra adequadamente sua real importância porque, na maioria dos casos, as disputas em torno de sobreestadia são decididas por arbitramento.

Ainda assim, é interessante trazeremos algumas decisões que entendemos importantes para a fixação das idéias.

No julgamento conhecido como “The Spalmatori”⁵¹, assim se manifestou Lord Reid, repetindo palavras do Lord Justice Scrutton: “Quando um navio incorre em sobreestadia, nenhuma exceção (das citadas na cláusula de exceções) será aplicada com o intuito de impedir que a sobreestadia continue a ser paga, a menos que a cláusula de exceções seja redigida de forma clara para ter esse efeito”.

Mesmo nos casos em que determinadas ocorrências são excepcionadas pela cláusula de exceções, como greve, força maior, ou fatos além do controle dos embarcadores ou consignatários, com o texto “sempre excetuado” (*always excepted*), as cortes britânicas têm con-

49 Estadia reversível – “Opção dada ao afretador para juntar os tempos permitidos para carga e descarga. Exercida a opção, o efeito é o mesmo de um tempo total para ambas as operações (Voylayrules 1993)”. *Dicionário de comércio marítimo*, COLLYER, Marco A. e COLLYER, Wesley O., 3ª ed, Rio de Janeiro: Record, 2002, p.215.

50 Free time – “1. Período de tempo concedido pelo armador ao afretador, após a expedição da NOR (Notice of Readiness – notificação de pronto a operar) para que o navio seja atracado e inicie a operação. [...]”. *Dicionário de comércio marítimo*, *Id.*, p.117.

51 Citado por SCHOFIELD, John Schofield. *Laytime and Demurrage*. 4ª ed. Londres: Lloyd's of London Press. 2000, p.343.

cluído que os termos citados não são suficientemente claros para invocar a intenção de se excluir a contagem da sobreestadia. Assim, as exceções aplicadas à carga e/ou descarga dentro da estadia não se aplicam após esta ter expirado devido à “regra” “*once on demurrage, always on demurrage*”. Para que se apliquem, essas exceções devem ser redigidas de forma muito clara. No caso *Action AS v. Britannic Shipping Corporation*, e conhecido como *The Aegis Britannic*⁵², o juiz Staughton afirmou: “Isso só pode ser alterado por palavras claras e não por palavras que poderiam meramente ser suficientes no uso ordinário da língua inglesa”.

O mesmo ocorre com a fumigação da carga⁵³, que é sempre excetuada no contrato, e o tempo gasto nela não conta como estadia. Contudo, se ocorrer enquanto o navio estiver em sobreestadia, contará. Decisões de cortes britânicas têm entendido que se a intenção fosse não contar a ocorrência após expirada a estadia, deveria ter sido deixado claro no contrato; isso porque, sendo a sobreestadia indenização (*liquidated damages*) por quebra de contrato, qualquer exceção que possa ocorrer durante a mesma, para não contar, tem que ser claramente estabelecida, por ocorrer após a quebra do contrato. Têm entendido os juízes que quando o contrato estabelece que o tempo gasto em determinada operação não deve contar, refere-se à estadia e, expirada esta, a cláusula perde seu efeito. Como sustentou Lord Diplock no julgamento de *Dias Companhia Naviera AS v. Louis Dreyfus Corporation (The Dias)*, em 1978: “[...]. A previsão contratual de que ‘o tempo não deve con-

tar”⁵⁴ não tem aplicação após a estadia ter expirado. Mas, mesmo que eu fosse persuadido que a cláusula era de certa forma ambígua, isto não seria o suficiente para livrar os afretadores de sua responsabilidade de pagar a sobreestadia durante o período em que foi feita a fumigação após a estadia ter expirado”⁵⁵.

No caso conhecido como *The Forum Craftsman*⁵⁶, a disputa também se deu a respeito da interpretação da cláusula de exceções. Durante a operação ocorreu demora, em consequência de avaria na carga e, principalmente, em virtude de atos do governo. A cláusula estabelecia: “Greves ou acidentes ou interrupções na ferrovia e/ou no canal e/ou no rio por gelo ou borrasca ou qualquer causa de força maior, inclusive atos do governo (que interfiram nas operações de carga/descarga) que ocorram além do controle dos embarcadores ou consignatários, que possam impedir ou causar demora na carga/descarga do navio, serão sempre excepcionadas” (o que significa que não contariam como tempo utilizado, isto é, não contariam contra o afretador ou embarcador ou consignatário). A Corte de Apelação inglesa entendeu que a cláusula não estava suficientemente clara para ser invocada a intenção de excluir a sobreestadia, e o afretador teve que pagar sobreestadia sobre todo o tempo de demora.

Cabe aqui lembrar que, dependendo dos portos de operação do navio, contrata-se que, na contagem da estadia, os domingos e feriados são excetuados (não contam como tempo utilizado); em outros portos, as sextas-feiras também não contam (portos árabes, por ser para eles o dia santifi-

52 SCHOFIELD, John. *Laytime and Demurrage*. 4ª ed. Londres: Lloyd's of London Press. 2000, p.344.

53 N.A.: Para combate a insetos ou pragas.

54 N.A.: No caso, o tempo utilizado na fumigação da carga.

55 SCHOFIELD, John. *Laytime and Demurrage*. 4ª ed. Londres: Lloyd's of London Press. 2000, p.344.

56 *Islamic Republic of Iran Shipping Lines v. Ierax Shipping Co*, citado por SCHOFIELD, John. *Laytime and Demurrage*. 4ª ed. Londres: Lloyd's of London Press. 2000, p.345.

cado); ainda em outros, dependendo da carga e do sistema de manuseio, os dias de chuva (que impeçam o trabalho ou prejudiquem a mercadoria) também não contam. Em todos esses casos, porém, incorrendo o navio em sobreestadia, contarão. O raciocínio é o mesmo: durante a estadia, não conta (está isento no contrato); incorrendo em sobreestadia, conta (tivesse saído antes de esgotar a estadia, não estaria no porto no feriado ou por ocasião da chuva).

Na atualidade a regra é aceita, como dito acima, internacionalmente – mesmo que seu texto não conste claramente do contrato e mesmo que dele conste a cláusula de exceções; basta que esta não afirme peremptoriamente que essas exceções não se aplicam durante a sobreestadia. E nenhum armador aceita que as exclusões da estadia se apliquem à sobreestadia, pois estaria entregando seu navio ao acaso ou à incompetência. O máximo que alguns formulários trazem é a previsão de que, se qualquer fato listado na cláusula de exceções ocorrer durante o período de sobreestadia, a taxa de sobreestadia será aplicada pela metade.

No Brasil, mesmo em contratos em que nada é dito sobre a regra em comento, como é o caso de fornecimento de derivados de petróleo entre a Petrobras e as companhias distribuidoras de combustíveis, há muito tempo a mesma é aplicada. É a “globalização” da regra desde a década de 70. E a prova de que a aplicação da mesma é defensável também no Brasil.

CONCLUSÕES

O Direito Marítimo tende a ser área para especialistas, apesar de ter sob seu foco a atividade responsável por 97% do transporte de mercadorias movimentadas no comércio internacional. Contudo, apresenta um instituto que, mesmo não tendo previsão na lei inglesa ou americana – nasceu

dos contratos e se fortificou na jurisprudência inglesa –, tornou-se reconhecido por todos os operadores marítimos internacionais: a sobreestadia, que vem a ser um dos temas mais contenciosos do transporte marítimo.

Seus custos anuais, apenas para o Brasil, já quase alcançam 1,5 bilhão de dólares em evasão de divisas. Muito desse valor é proporcionado pela aplicação de uma regra não escrita, esta sim, conhecida apenas por especialistas: “*once on demurrage, always on demurrage*”.

Os contratos utilizados no transporte marítimo internacional são redigidos em inglês, têm como foro geralmente a cidade de Londres e não trazem, como nenhuma norma traz, a citada regra. Conhecê-la e conhecer as conseqüências de sua aplicação pode evitar a desagradável surpresa de um prejuízo inesperado.

Apesar de dúvidas quanto à sua natureza jurídica, a maioria da doutrina entende que sobreestadia é a indenização paga pelo afretador do navio, ou embarcador da carga, ao operador do navio em conseqüência da utilização de tempo além daquele fixado no contrato (estadia) para as operações de carga e/ou descarga. Assim, embora seu propósito principal seja reparar o armador ou operador do navio pelo prejuízo causado pela retenção do mesmo, também é “encorajar” ambas as partes a agirem com diligência, de forma a que o navio não incorra em demora e, se esta vier a ocorrer, que cause o menor dispêndio ao afretador ou embarcador ou consignatário. Porque, ocorrendo sobreestadia, a regra “uma vez em sobreestadia, sempre em sobreestadia” será aplicada e a indenização a ser paga ao operador do navio incluirá até mesmo os períodos que não contariam se tivessem acontecido durante a estadia, apesar de os mesmos serem, normalmente, excluídos pela cláusula de exceções.

Esta é, em síntese, a consequência prática da aplicação da regra, que tem por base o raciocínio de que se o afretador ou embarcador tivesse cumprido com sua parte e liberado o navio antes de incorrer em sobreestadia, a ocorrência do fato não alcançaria o navio no porto. Assim, não deve o armador ou operador do navio arcar com o prejuízo da demora que não causou. Este é o posicionamento tranqüilo e pacífico dos tribunais ingleses há mais de um século e das arbitragens realizadas nos Estados Unidos e na Inglaterra. É, também, o procedi-

mento comum de todos os técnicos que efetuam cálculos de sobreestadia a partir de contratos redigidos no idioma inglês e que têm por foro Londres ou Nova Iorque. A força dessa regra é tamanha – porque baseada no princípio universal de que quem causa prejuízo a outrem deve reparar o dano – que a mesma é internacionalmente aceita, mesmo que não conste do contrato. E, ainda que conste de forma genérica, não é considerada contra o operador do navio. Como disse um juiz inglês, isso só pode ser alterado por palavras muito claras.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Navio mercante; Direito Marítimo; Política marítima;

REFERÊNCIAS

- . *College standard dictionary of the english language*, London: Funk & Wagnalls Company, 1942, 1.309 p.
- BANCO CENTRAL DO BRASIL. (Circular 2.393 de 22/12/93).
- COLLYER, Marco A. e COLLYER, Wesley O. *Dicionário de comércio marítimo*, 3ª ed, Rio de Janeiro: Record/Lutécia, 2002, 290p.
- CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONÔMICA. Disponível em www.cade.gov.br/jurisprudenciarudencia/arquivosPDF/Relatorio-AC-2000-08012-000640-CVRD-Socoimex.pdf.
- FARINA, Francisco. *Derecho comercial marítimo*. Madri: Departamento Editorial del Comisariado Español Marítimo, 1948. 2. 701p.
- HIJJAR, Maria Fernanda. *Logística, Soja e Comércio Internacional*. Disponível em <http://www.cel.coppead.ufrj.br/fs-busca.htm?fr_art_soja.htm>. Acesso em 16 de janeiro de 2006.
- LACERDA, J. C. Sampaio. *Curso de direito privado da navegação*, 3ª ed., Rio de Janeiro: Biblioteca Jurídica Freitas Bastos, 1984, 441p, Vol I.
- RIPERT, Georges. *Compendio de derecho marítimo*. Buenos Aires: Tipográfica Editora Argentina, 1954, 495p.
- SANTOS, Theophilo de A. *Direito da navegação*. Rio de Janeiro: Forense, 1964, 452p.
- SCHOFIELD, John. *Laytime and Demurrage*, 4ª ed. Londres: Lloyd's of London Press, 2000, 451p.
- SIMAS, Hugo. *Compêndio de direito marítimo brasileiro*. São Paulo: Saraiva, 1938, 400p.
- TIBERG, Hugo. *The law of demurrage*, 2ª ed., Londres: Stevens & Sons, 1971, 684p.
- TORRINHA, Francisco. *Dicionário latino português*, 2ª ed. Portugal: Porto, 1942, p. 947.

O FATOR TEOLÓGICO NOS ESTUDOS ESTRATÉGICOS*

RAFAEL JOSÉ R. DE ESPONA
Cônsul Honorário da República da Lituânia, em Madri

SUMÁRIO

Introdução
Delimitação do conceito quanto às suas aplicações estratégicas
Raízes teológicas ocultas de processos sociopolíticos
Uma visão teológico-estratégica: A religião no século XXI
Conclusão

INTRODUÇÃO

A crescente importância acadêmica e prática que têm adquirido os denominados estudos estratégicos nas últimas décadas motiva a necessidade constante de

aperfeiçoar os parâmetros na sistemática da análise, cabendo inclusive construir um conjunto de preceitos específicos de escola científica¹. Neste trabalho pretende-se apontar certas características do fator analítico teológico, como parte integrante

* N.R.: Tradução livre do original "El fator teológico en los estudios estratégicos", da *Revista General de Marina* (junho/2006), pela jornalista Deolinda Oliveira Monteiro.

1 Como se sabe, o termo "estudos estratégicos" é utilizado profusamente na atualidade, e é referência de diversas instituições especializadas em análises políticas em escala global. Tem-se determinado o período dos anos 50 como a época em que surgiram os estudos estratégicos como disciplina individualizada dentro do campo geral das relações internacionais, vinculando-se sua aparição ao novo cenário estratégico mundial provocado pelo emprego de armas nucleares. Sobre a exata definição do termo, tem-se destacado a dificuldade de estabelecer limites precisos, e para isso se identifica, a princípio, como peculiaridade própria o fato de que seu objeto de estudo é a estratégia militar, como a maior parte do poder pertence

do conjunto de elementos estudados na análise estratégica; certamente, o fator teológico encontra-se plenamente presente na disciplina, embora talvez caiba introduzir algumas considerações para obter toda a riqueza e as inter-relações que o dito elemento possui, gerando variáveis de particular e desigual comportamento. É evidente que o fator teológico é observado nos estudos estratégicos – com especial consideração metodológica pela sociologia das religiões –, o difícil é saber definir seu valor exato em sentido quantitativo e qualitativo.

Em uma primeira aproximação, é claro que a religião de cada povo² condiciona sua idiossincrasia, sociedade, política e cultura. O seguimento de uma religião configura os traços sociológicos de uma civilização particularizada e influi na orientação dos vetores que ajustam seu posicionamento e tendências de ação no tempo e no espaço.

Existe uma combinação de componentes voláteis e permanentes na estruturação das confissões religiosas que perfila a característica de “mutabilidade e fragmentação” no fator religioso, da qual existem inumeráveis exemplos na História: a divisão

sunita e xiita no Islã, o processo revolucionário da Reforma, desde o luteranismo, calvinismo e anglicanismo até os evangélicos, reformados, batistas, anabatistas, metodistas e suas numerosas subdivisões; no Oriente, o budismo, xintoísmo, hinduísmo e zoroastrismo, entre outras. Mas isso não deve levar a engano: há uma alta capacidade de coesão dentro da rivalidade interna de cada religião, reagindo diante do inimigo comum infiel, como a aliança histórica entre protestantes e católicos contra os turcos (com a ausência paradoxal da católica França) no século XVI. Por sua vez, as hostilidades religiosas, consideradas altas traições de lesa-divindade, com frequência não possuem tratamento análogo à traição política: os reis cristãos medievais castigavam com relativa moderação as deslealdades de seus vassallos senhores feudais, embora a cristandade da Idade Média fosse implacável ante as heresias (como foi o caso da albigense); não obstante, ante um cisma – não heresia – como o de Bizâncio, o emprego da força encerrava uma legitimação diferente.

No campo teológico, os matizes são muito importantes, e para poder apreciá-los é

aos Estados, os estudos estratégicos tratam essencialmente do uso da força no Estado e entre Estados. Entretanto, esta simplificação não é viável, posto que a tecnologia e as telecomunicações têm mudado o panorama militar clássico, as inter-relações entre o civil e o militar, e entre o nacional e o internacional, complicando a definição de análise estratégica, que se configura como escola acadêmica na época da globalização, embora se diluam as soberanias e as entidades econômicas privadas transnacionais rivalizem e até superem o poder de muitos Estados. Embora os temas dos estudos estratégicos variem constantemente com os avanços técnicos e novos conflitos, os conceitos possuem certo grau de permanência. Entre as relações internacionais e os estudos estratégicos não deve ser feita uma separação radical, ao existir uma relação de interdependência baseada na divisão de tarefas (Buzan, B. *Introducción a los Estudios Estratégicos, tecnología militar y relaciones internacionales*, pp. 12-26, Madrid, 1991). William S. Lind afirma a crescente ausência de distinção entre o mundo civil e o militar (Lind, W. S. *El cambio del rostro de la Guerra: entrando en la cuarta generación*, Marine Corps Gazette, USA, 1989). Na Espanha, os estudos estratégicos desenvolvem-se principalmente na última década (atualmente se contam 29 centros espanhóis especializados, tanto públicos como privados, civis e militares), seguindo a doutrina acadêmica dos Estados Unidos e do Reino Unido.

2 No ano de 2000, estabeleceu-se o seguinte ranking mundial de seguidores de religião: **maometanos – 1.150.000.000, católicos romanos – 1.050.000.000, protestantes – 500 milhões, ortodoxos – 170 milhões, religiões hindus – 820 milhões, religiões orientais – 350 milhões, judeus – 20 milhões.** (Brunori, P. *La Iglesia Católica: fundamentos, personas, instituciones*, p. 21, Madrid, 2000)

imprescindível um alto grau de conhecimento da religião que se pretende analisar. Assim, do ponto de vista religioso, uma afronta pode resultar facilmente perdoável, ou, pelo contrário, irreparável, segundo o procedimento adotado para materializá-la e seu alcance simbólico, como por exemplo algo aparentemente superficial como causar a morte de alguém mediante um tipo de arma, a posição do corpo em uma execução, o lugar, dia ou a hora de um combate ou o aparato do combatente em ação bélica. A inação de uma população

poderia transformar-se rapidamente em clamorosa resistência se um ataque se efetuasse de tal modo que tivesse reminiscências ou possível identificação com um episódio legendário ou apocalíptico contemplado na tradição religiosa do lugar. Da mesma forma, a ameaça de

holocausto nuclear pode não operar como dissuasão ante um quadro de fanatismo religioso pré-apocalíptico.

O materialismo analítico é falacioso. Pretender a exclusividade dos meios de produção como governantes da História, afastando as idéias e credos – no mais alto grau qualificados como pretextos (o “ópio dos povos”) ou motes de propaganda –, é uma simplificação distorcida, embora seja neces-

sário distinguir quando aquelas são propagandas encobertas de idealismo ou quando realmente consistem em princípios religiosos que tratam de contribuir com sua visão e resposta acerca de uma dimensão sobrenatural, e em consequência dirigem os processos sociopolíticos das nações que as professam³, embora o que muitas vezes nasce de um órgão propagandístico como instrumento de ação psicológica possa transformar-se em credo da população, daí os debates historiográficos sobre relíquias e aparições. O fator teológico há de ser por-

pomenorizado para se saber até que ponto é influente, e como deve ser ponderado no momento de integrá-lo à análise estratégica.

No plano psicológico, conta-se como importante elemento de motivação no comportamento humano o sentido que o indivíduo dá à vida e à morte,

e uma resposta à dita concepção tende a ser religiosa; deste modo, para o sujeito, os atos individuais encontram sua máxima justificação na subordinação à vontade divina. Portanto, as crenças religiosas explicam em grande medida a estrutura das tendências, dos temores e das inseguranças humanas, e por seu alto poder de convicção podem ser utilizadas como mecanismo de ação psicológica coletiva⁴.

O fator teológico há de ser pomenorizado para se saber até que ponto é influente, e como deve ser ponderado no momento de integrá-lo à análise estratégica

3 É representativa a oposição historiográfica entre especialistas em cruzadas da Terra Santa (como René Grousset) e Hans E. Mayer. Se para os primeiros aquelas foram uma façanha essencialmente movida pela piedade, o professor Mayer aduz em sua análise o que considera provas da instrumentação do fator religioso para impulsionar uma empresa de interesses temporais político-econômicos. (Grousset, R. *La Epopeya de las Cruzadas*, Madri, 2002; Mayer, H. E. *Historia de las Cruzadas*, Madri, 2001).

4 Sobre as técnicas para a ação psicológica na população, o Coronel Gosálbez tem destacado como o reforço de atitudes e a sensibilização da população proporcionam a segurança em relação a [certas] convicções, garantindo sua eficácia e convencendo de sua verdade e razão”. (Gosálbez Celdran, A. *Estrategias para la Acción Psicológica*, p. 92, Madrid, 1987). Em tempo de guerra, esta ação transcende o âmbito bélico, pelo que “no próprio teatro de operações, o adversário, os beligerantes

Em termos gerais, parece perceber-se, no estilo desenvolvido nos estudos estratégicos, uma distorção de enfoque sobre as questões teológicas: em muitas ocasiões não se consegue uma análise objetiva, mas se tende à parcialidade ou à redução simplista (identificando os elementos úteis da religião com a cultura, o folclore, os costumes) porque existe um amplo desconhecimento do tema. Também se empregam repetidamente dogmas científicos falsos, como aquele que afirma que pobreza e radicalismo seguem unidos (exemplo claro são as províncias estremenhas e vascongadas da Espanha e sua relação com o terrorismo).

O fator teológico opera como um vetor capaz de influir de modo imprevisível no teatro de operações: a capacidade de sacrifício por um credo e o apego a valores religiosos não podem comparar-se às lealdades políticas ou pessoais. Assim se explica a falha das estratégias de ação psicológica na população: a natural tendência biológica ao bem-estar choca-se com a variável do sacrifício pessoal de natureza religiosa. Manter as crenças no âmbito do foro interno se propugna na sociedade moderna como máxima de tolerância e convivência, mas, embora cumprindo-se, não

pode evitar-se a orientação interna dos comportamentos individuais externos, pois por mais que uma pessoa tenha suas crenças individualmente, sua cosmovisão de natureza religiosa regerá seus atos. As táticas de aliança e dissuasão não são aplicáveis sob os parâmetros usuais nas questões religiosas, pela conhecida instabilidade do fator teológico: a divisão nas religiões ou a perseguição de um credo não atuam como em outros âmbitos ou instituições, visto que o que debilita uma empresa ou um governo – por exemplo, a adversidade econômica ou a morte de um líder – é perfeitamente capaz de fortalecer uma religião. Em consequência, longos e detalhados estudos de prospectiva analítica, elaborados seguindo-se complexos métodos matemáticos e estatísticos, podem nos levar a conclusões certas por falhas iniciais de natureza conceitual⁵. É aí onde a informática não pode chegar, posto que o *input* traz um viés de origem. O fator teológico é difícil de concretizar em binômios estáveis de premissas associadas a consequências, visto que em cada religião a associabilidade de fatos difere, ao existirem numerosas variáveis e ampla gama de matices doutrinários⁶.

e os atores da violência pretendem obter uma legitimidade, ou seja, atuar em nome de um povo, de uma comunidade, de uma minoria religiosa, étnica ou outra. O sentido que cada um dos protagonistas dá à sua guerra cria uma verdadeira 'guerra de sentido', e em consequência existe um confronto de legitimidades que enquadra e justifica o das armas". (Francart, L. *Las acciones en los campos psicológicos*. Revista *Défense Nationale*, febrero 2000).

5 Quanto ao problema qualitativo na prospectiva, "quando entramos no campo das ciências sociais, o prognóstico se complica de tal modo que qualquer metodologia determinista é inviável. Antes do uso da prospectiva, se utilizavam fundamentalmente estudos estatísticos de tendências, com o perigo que supõe qualquer extrapolação. A principal dificuldade desses métodos é o fato contrastante de que o futuro não somente é evolução, é também mutação, e não há uma teoria satisfatória para o estudo das mutações". (Vinueza Guerrero, B. *La prospectiva, una herramienta usada por el Mando de Adiestramiento y Doctrina para vislumbrar el futuro de Ejército*. Revista *Arbor*, p. 478, marzo 2000). Na análise prospectiva, "ver com amplitude supõe para o analista de inteligência uma cuidadosa consideração de todos os fatores relevantes, de todos os componentes no ambiente multidisciplinar em que se desenvolve sua atividade (...). Analisar profundamente supõe, à parte o rigor científico de seus juízos, incorporar à sua metodologia algumas técnicas auxiliares adequadas" (Arregui Astá, A. *Inteligencia y planificación en el Ejército. Una aproximación prospectiva*. Revista *Arbor*, p. 460, marzo 2000).

6 Como exemplo cita-se um estudo demográfico sobre natalidade na Jordânia. No quadro estatístico elaborado sobre as razões alegadas pelos entrevistados para não se usarem métodos de controle da

A atualidade da questão é indubitável, já que as áreas nobres do panorama estratégico global estão vinculadas a questões religiosas. Além disso, o processo de globalização incrementa a transcendência do fator teológico, posto que a necessidade de estabilidade, devida à inter-relação geoestratégica e ao contato estreito entre civilizações, aumenta os pontos de conflito. As áreas geoestratégicas mais sensíveis no século XXI estão impregnadas de doutrinas estranhas ao Ocidente: islamismo, hinduísmo, budismo e outras religiões orientais;

o pensamento simbólico presente em todas elas as faz menos apreensíveis pelos parâmetros conceituais ocidentais, que conformam as premissas da análise estratégica.

Citemos um exemplo por todos nós conhecido: o panorama geoestratégico observado no Oriente Médio. Nesse teatro pode observar-se uma evidente influência do fator

As áreas geoestratégicas mais sensíveis no século XXI estão impregnadas de doutrinas estranhas ao Ocidente

teológico de múltiplos ângulos: as tentativas de constituição do Estado de Israel na Palestina, por exemplo, desenrolaram-se diante da alternativa de se fundar esse Estado no sul da Argentina, onde o processo resultaria menos conflitivo; razões religiosas do judaísmo impulsionaram a escolha pela denominada "Terra Prometida". Não obstante, mantém-se o sig-

nificado sacrossanto de Jerusalém para três religiões. Por sua vez, o reino da Arábia se ergue como guardião dos lugares sagrados do Islã, com sua própria facção religiosa wahabita. A guerra santa islâmica – *jihad* – opera com base

em uma motivação notadamente religiosa, que conduz a extremos incompreensíveis pelo Ocidente⁷. As dissensões internas no bloco de Estados de religião maometana, ou as possíveis divisões entre os israelitas, se explicam em grande parte pelo fator teológico (facções sunita, xiita, wahabita, ou os partidos Fatah e Hamas), embora o fator teológico opere como

natalidade, se encontra a citação "oposição ao uso", e dentro deste a subcitação "proibição religiosa", e, por outro lado, refere-se (na citação "outras razões") a "os filhos são vontade de Deus"; evidentemente, ambas as argumentações são motivos religiosos, não obstante os técnicos estatísticos tenham separado os resultados para incluí-los em duas categorias diferentes, o que supõe um desacerto conceitual. Ademais, não se explicita – provavelmente por subentender-se – em que sentido o Islã determina a proibição ou interpreta a vontade divina. (Department of Statistics – H. Kingdom of Jordan, Jordan Annual Fertility Survey 2000, pp. 32-33). Se, com base nas estatísticas e dados recolhidos durante anos (em que os fatores religiosos ou outros de influência religiosa não estão adaptados às particularidades muçulmanas), aplicamos sistemas prospectivos – como os métodos de Cenários, Delphi, Resultados Cruzados e Planejamento Baseado em Suposições –, não é confiável o resultado prospectivo alcançado, ao menos na medida em que a variável teológica é inexistente.

7 Na figura do *shahid*, o fator teológico opera tanto na vertente notadamente religiosa – caso do teocrático Hamas – como na sociopolítica – caso da laica Brigada dos Mártires de Al-Aqsa –; os voluntários não são necessariamente marginais, pobres ou incultos, mas freqüentemente toleram um futuro promissor para oferecer-se como *shahid*; tal palavra não é exclusivamente usada no sentido de mártir nem de cruzado, de origem cristã, e embora com efeito se relacionem três elementos – sacrifício religioso, oferecimento da própria vida e defesa da fé –, existem diferenças importantes devidas à doutrina religiosa sobre a guerra, a defesa da fé e o respeito à vida. O mártir perde a vida passivamente em nome da fé por causa daqueles que a atacam; o cruzado luta ativamente em defesa da fé, expondo sua vida ao perigo, mas não matando-se; o *shahid* é diferente, embora possua uma conduta ativa similar à do cruzado e um sacrifício pessoal, como o mártir. Sobre o perfil psicológico dos *shuhada*, afirma-se que "conforme descrições da imprensa e declarações de quem os conhecem, não se trata do que os psicólogos definiriam como tipo suicida: não são depressivos,

nexo contra o inimigo comum. A distinção judaica entre os conceitos *eloim*, *rodefe* e *moshêr* está subjacente no atentado contra Isaac Rabin; paralelamente, o mesmo caráter de vingança ante a traição religiosa foi observado nos atentados contra El-Sadat e o rei Hussein. A capacidade de rápida expansão de dito conflito se dá precisamente pelo fator teológico, passando a adquirir correlações de alcance global⁸.

DELIMITAÇÃO DO CONCEITO QUANTO ÀS SUAS APLICAÇÕES ESTRATÉGICAS

Tal como foi observado anteriormente, surge *a priori* uma dificuldade a respeito da congregação do conceito religioso da perspectiva dos estudos estratégicos. Sob esse ponto de vista, não se trata de modo algum de expressar uma definição dogmática nem doutrinária, mas de fixar certos pilares que compreendem a construção do conceito “religioso” suscetível de operar como fator teológico nas análises estratégicas. Em consequência, cabe esclarecer os seguintes requisitos que delimitam uma religião:

– **Doutrina:** sistema de crenças de alcance especulativo sobrenatural (criam normas e ritos);

– **Sociedade:** configuração da idiosincrasia socializada do conjunto dos fiéis;

– **Institucionalização:** estruturação da classe sacerdotal, líderes ou magistrados religiosos.

Em geral não existem elementos mencionados com o mesmo grau de complexidade ou desenvolvimento em todas as religiões, e em geral existem grandes diferenças, inclusive dentro de uma mesma. Segundo tempo de existência, amplitude e número de fiéis de cada religião, podemos falar de microsociedades (como o Estado de Utah e a religião mórmon) ou civilizações (como a civilização cristã medieval). Esses elementos são escolhidos enquanto possuem operatividade estratégica: podem dispor de forças sociais particularizadas e com um código de conduta diferenciado, organizadas e com alta capacidade de liderança; ao dotar-se de alcance tecnológico, o nível da consciência de diferenciação, a vocação de domínio fundamentado na legitimidade que confere a superioridade e a suprema justificação na vontade divina, estão dotadas de uma força exacerbada pela transcendência religiosa. É então quando sua ação no plano estratégico irrompe com força particular, e por isso é suscetível de ser denominado de “quinto poder”.

Quando se faz referência a uma religião, não se equipara a um sistema de idéias polí-

impulsivos, solitários ou desesperados, com histórias de dificuldades pessoais. Nem parecem impulsionados pela frustração econômica” (Margalit, A. *Los Terroristas Suicidas*, Revista Política Exterior, nº 92, p. 95, abril 2003).

8 A rapidez da extensão dos conflitos por via religiosa é notória. A questão israelita do Oriente Médio tem se propagado por todo o mundo, de forma que o sionismo se identifica por seus antagonistas como um judaísmo imperialista laico. Sob a ótica judaica, ele se relaciona com as raízes da Shoá: “O discurso anti-sionista, proferido para alimentar a opinião, criou o elo que faltava entre o anti-israelismo de circunstância e o anti-semitismo repellido. A culpabilidade de Israel, justificada por sua essência sionista, dá ao anti-semitismo uma aparente legitimidade ao abrigá-lo sob considerações da política internacional; por outro lado, o anti-sionismo acrescenta energia à hostilidade antijudaica tradicional conquistando adeptos cuja motivação original estava ligada, conscientemente pelo menos, ao conflito árabe-israelense” (Poliakov, L. *Histoire de l'Antisémitisme*, Paris, 1991). Sobre a força internacional do Islã, “especialmente desde o triunfo da revolução komeinista no Irã sobre a ditadura pró-ocidentalista do xá, tem retomado a obsessão sobre o ressurgimento islâmico; adubada também, como é habitual, por todos os estereótipos embalados pela ignorância” (Mesa Garrido, R. em *El Islam: Presente y Futuro*, p. 92, CESEDEN, Madrid, 1999).

ticas ou filosóficas, embora aquelas derivem destas; o homem se sabe dono da idéia e pode modificá-la, mas não pode possuir a divindade, visto que não pode alcançá-la. Embora possa articular-se uma definição padrão da religião manejável para a análise estratégica e utilizável para apreender todos os fenômenos confessionais, de uma perspectiva de relatividade é impossível distinguir uma religião de uma seita, ou uma religião verdadeira sobre as demais falsas: existe uma necessidade de ser absoluto e a tomada de uma posição de referência para distinguir entre religião verdadeira e seita ou religião falsa⁹. Considerando-se seita uma cisão de uma religião, é impossível determinar o motivo pelo qual uma seita se erige ela própria em religião. As dificuldades de definição segundo os parâmetros descritos são notadas especialmente em alguns casos, como nos chamados “novos movimentos religiosos”, ou seitas em linguagem corrente, que são indefiníveis adogmáticamente, gerando uma

situação de indeterminação separadamente do conceito, embora coloquialmente se denominem seitas aquelas que possuem elementos extravagantes e execícios ilegais, e que estão fortemente hierarquizadas ou realizam práticas paramilitares¹⁰.

Na análise estratégica também podem se encaixar como fator teológico, ou ao menos operar sob parâmetros similares, determinadas doutrinas políticas ou escolas filosóficas suscetíveis de atuar como sistemas quase religiosos, por possuírem uma cosmovisão, escatologia, vocação para o absoluto, e inclusive messianismo (tal é o caso do nazismo e sua vinculação com deidades pagãs, ou o comunismo sem iconografia religiosa). Também podem perceber-se certas essências religiosas secularizadas em movimentos não-religiosos, ou sucedâneos pseudo-religiosos ou que funcionam como substitutivos da religião em sociedades necessitadas de valores supremos, aos quais se adere após fracassos ideológicos¹¹.

9 Há alguns anos, em sua refutação – em artigo jornalístico opinativo – à Declaração Dominus Iesu da Sagrada Congregação da Doutrina da Fé, A. Garrigues Walker negou a legitimidade de uma religião (neste caso, a católica) para se auto-erigir em única religião verdadeira. Com base na referida refutação, todas as religiões são verdadeiras e nenhuma pode negar as demais, embora este seja o caminho sempre utilizado para autojustificar a doutrina própria.

10 Definir sociologicamente o termo “seita” utilizando suas características externas é difícil, e sua conceituação é ambígua e limitada: separação da sociedade, crença no iminente fim do mundo, disposição a entregar a vida pela causa, culto ao líder, regras estritas, liturgia extravagante, austeridade, proselitismo etc. São características que, embora sejam lícitas e voluntárias, sem exploração nem coação do adepto, legalmente entram na esfera da liberdade individual desenvolvida de modo associativo para dar caminho às crenças. Além disso, muitas dessas características são observadas em organizações ou agrupamentos não religiosos, como os exércitos, escolas filosóficas e, inclusive, algumas empresas. Se no seio do grupo religioso realizam-se práticas delituosas, parece não haver dúvida sobre a negatividade daquele, mas no caso de não existirem, a maior ou menor singularidade do regime de vida interno baseado na própria doutrina pertence ao âmbito da liberdade de crenças e forma pessoal de viver o fenômeno religioso. Certos grupos anti-seita, como o Anticult Movement, insistem no comportamento e não na doutrina para catalogar as seitas (Guerra Gómez, M. *Diccionario Enciclopédico de las Sectas*, p. 63, Madrid, 1999). Do ponto de vista da não-confessionalidade legal, o princípio “a lei não conhece heresia” lhe impede de apoiar um dogma (Burkholder, “*The Law Knows no Heresy*”: *Marginal Religious Movements and the Courts*, p. 30, processo da Corte Suprema de Estados Unidos no caso Watson x Jones, 1872).

11 Estudando a política de mudanças sociais na China pós-maoísta, Sean Golden afirma que “o fracasso do modelo soviético e da ideologia maoísta, assim como seus receios quanto à ideologia ocidental, tem obrigado o Partido [comunista chinês] a buscar na reabilitação de Confúcio e dos valores tradicionais confucianos uma alternativa ao consumismo que ocupa o vazio “espiritual” desejado pelo maoísmo”. (Golden, S. *El nuevo orden internacional en Asia-Pacífico*, p. 176, Madrid, 2002).

Doutrinalmente, cada religião articula o recurso ao emprego da força de modo diferente. Para umas, a guerra é meio e fim, posto que o ideal da superioridade religiosa se circunscreve à destruição das doutrinas falsas. Outras buscam o abandono das demais religiões, consideradas errôneas, por meio da conversão e através do proselitismo. Na doutrina católica, para a utilização da força em defesa da fé – tanto privada como na guerra – deve haver legitimidade e proporcionalidade como meio de defesa ou de ataque preventivo ou, ainda, de resposta¹².

**RAÍZES
TEOLÓGICAS
OCULTAS DE
PROCESSOS
SOCIOPOLÍTICOS**

**Doutrinalmente, cada
religião articula o recurso
ao emprego da força de
modo diferente**

Embora existam casos evidentes em que afloram à luz as raízes teológicas de conflitos de alcance estratégico, em geral passa bastante despercebida a motivação teológica subjacente a processos sociais ou políticos – enquanto estes incidem no panorama estratégico global, o fator teológico está operando diretamente nele. A forma na qual influi o dito fator teológico pode ser individual ou coletiva. Coletivamente, a nível estatal, como é o caso dos países confessionais (como o Vaticano) ou teocráticos (o reino da Arábia), ou em sociedades impregnadas de valores religiosos arraigados próprios de sua tradição

(como é a monogamia no Ocidente, a poligamia islâmica, ou a mais minoritária poliginia em lugares da Ásia); de modo individual, a adesão ideológica pessoal de pessoas ao menos ocasionalmente influentes, situadas nas elites sociais ou não, explicará as motivações de seus atos e delimitará o campo de ações ou omissões que entram em seu espectro de atuação. Como raízes teológicas ocultas presentes em processos coletivos, alguns críticos dos modernos *neocons* norte-americanos, ao explicarem as razões da intervenção dos Estados Unidos no Iraque, assinalam a aliança teológica entre o fundamentalismo judaico e o protestantismo norte-americano. O chamado anglo-israelismo poderia ser um dos elementos de conexão teológica

que contribuiria para tal aliança, além da mera cooperação geoestratégica no Oriente¹³. Igualmente, na aliança tática das falanges cristãs e dos israelitas no Líbano, se insinua o pano de fundo do elemento teológico.

Por outro lado, na propagação do comunismo pela América hispânica, a denominada “Teologia da Libertação” (difundida pelas comunidades eclesiais de base) foi um elemento-chave; a combinação do fator teológico com a filosofia marxista, embora no final evidente, foi solapada inicialmente. Além do uso do catolicismo pelos movimentos revolucionários sul-americanos, a neopagã religião telúrica Gaia e o indigenismo

12. Tanto no caso das cruzadas à Terra Santa como no da reconquista espanhola, o conceito doutrinário católico é o uso da força com o fim de libertar um território para colocá-lo sobre o *imperium* da Cristandade ou neutralizar a força anticatólica, mas não matar diretamente o infiel pelo fato de sê-lo. Os delitos de “lesa-divindade” que conhecia o Santo Ofício – com jurisdição sobre os fiéis –, ainda que fossem castigados pela pena de morte, eram regidos pelo princípio de justiça vingativa.

13. Por “anglo-israelismo” se entende uma doutrina emanada de um movimento que crê que os anglosaxões descendem biologicamente dos israelitas, por meio de quem foram deportados pelos assírios ao norte da Europa no século VIII a.C., posteriormente assentados na Grã-Bretanha e nos Estados Unidos; “desse movimento se nutre a Ku-Klux-Klan (...) e de seu seio têm nascido algumas seitas nos EUA”. (Guerra Gómez, M. *op. cit.*, p. 62).

religioso são forças subjacentes do Movimento dos Sem-Terra (MST), assim como as religiões pré-colombianas e o neotribalismo anarcoprimitivista nutrem no referido continente parte do Movimento Antiglobalização. Frequentemente são de grande utilidade os pequenos grupos religiosos ou seitas de caráter hierárquico, isolacionistas ou violentos, para formar infiltrados em instituições e organizações ou para ações terroristas. A dificuldade em descobrir a motivação de atos delituosos – incompreensível pela impermeabilidade de muitas das doutrinas sectárias – se reforça com lealdades e pactos de silêncio entre as seitas e seus membros. As técnicas psicológicas de reforço de atitude se baseiam na combinação dos vetores-força na psique do adepto: o exacerbado afã de superioridade pessoal e a superação do medo da morte.

UMA VISÃO TEOLÓGICO-ESTRATÉGICA: A RELIGIÃO NO SÉCULO XXI

Sobre as tendências religiosas do século XXI, pode afirmar-se que a polarização tam-

bém alcançará o campo teológico. Embora a potência militar e econômica hegemônica – Estados Unidos – possua em seu território uma grande quantidade de grupos religiosos, embora sua elite e sua consciência nacional sejam de concepção protestante, os atuais autores e tratadistas norte-americanos de análise da política exterior desse país e da ordem mundial são propensos a uma convivência religiosa de inter-relação¹⁴. O processo de globalização e o “choque de civilizações” tendem ao amálgama das religiões e, assim, os elementos de concordância que são comuns a todas elas, a suprema referência aos direitos humanos e o respeito à ação religiosa, regerão a nova ordem global. Conforme as modernas tendências filosóficas, posto que no final as respostas às grandes interrogações existenciais sob a premissa da permanência de uma divindade são tarefas das religiões, segundo os mencionados autores é possível um consenso teológico que harmonize todas as leituras proporcionadas. Em consequência, o sincretismo religioso evita o choque de civilizações sob a perspectiva de Huntington. Algumas prevalecerão, porquanto servem de modelo eclético

14 Joseph S. Nye Jr. defende a importância do “poder moderado” e a imposição do *american way of life* e seus valores “espirituais” como modelo sociocultural, enquanto causas de controle e influência. Samuel P. Huntington afirma a necessidade da configuração de um sincretismo sociocultural, religioso e político; em suma, um amálgama de idiosincrasias para configurar uma civilização global estável. Para Zbigniew Brzezinski, os Estados Unidos constituem a última potência hegemônica da história, devido ao multiculturalismo, mas será necessária uma coordenação entre diferentes centros gerenciados por outras potências. Liga-se a esta última tese a defendida por Robert Kagan, segundo a qual os Estados Unidos correspondem à função que governa a ordem mundial, ante a decadência da Europa. A equiparação entre nacionalismo e fundamentalismo se deve a Ralph Peters, que defende a necessidade de os Estados Unidos serem temidos pelos “Estados fracassados”, para que possa trabalhar-se a favor da ordem mundial. Mais crítico, William Pfaff tem denunciado as crenças básicas da política exterior norte-americana: messianismo, egolatria e belicosidade nacional, protagonizadas pelo *lobby* armamentista. Cremos poder haver uma aplicação comum das teses defendidas por autores precitados no campo teológico, seguindo principalmente Huntington, para concluir que dos Estados Unidos se promove um movimento de globalização religiosa presidida por valores espirituais norte-americanos em busca da concórdia teológica para criar uma futura religião sincrética mundial (Nye, J. S. *La Paradoja del Poder Norteamericano*, Madrid, 2003; Huntington, S. P. *El choque de civilizaciones y la reconfiguración del orden mundial*, Barcelona, Brzezinski, Z. *El gran tablero mundial. La supremacía estadounidense y sus imperativos geoestratégicos*, Barcelona; Kagan, R. *Poder e Delibidad*, Madrid, 2003; Peters, R. *Fighting for the Future. Will America triumph?*, USA, 1999; Pfaff, W. *Barbarian sentiments; America in the new century*, USA, 2000).

(especialmente o budismo), enquanto outras serão mais resistentes em relação direta à sua capacidade de amoldar-se à “religião das religiões”. Inevitavelmente se produzirá uma tensão permanente entre aproximação (como a seu tempo se deu entre *ostpolitik* e ecumenismo) e exclusividade religiosa. Todavia, a resistência à integração em um credo ecumênico é maior, revestindo possíveis traços de perigo, quanto mais se busca a exclusividade. A intimidação favorece, em muitas ocasiões, o renascimento virulento da reivindicação doutrinal em estado puro. Os processos de mutação natural geram instabilidade ao serem induzidos, principalmente se forem empregadas pressões (e geram reação violenta, como o radicalismo islâmico na Jordânia, Turquia, Argélia ou Marrocos). A paz é por todos considerada como elemento comum de consenso; a guerra religiosa é intrinsecamente conflitiva, mas se a paz é “a tranqüilidade dentro da ordem” (Santo Tomás) deverá se analisar como cada qual entende qual é a ordem correta. Em termos extremos, a alternativa globalizadora religiosa é diáfana: ou se chega a um amálgama inter-religioso geral (o que é difícil pela instabilidade e a tendência à fragmentação) ou se produz o predomínio absoluto de uma religião via confrontação.

CONCLUSÃO

É necessário renovar a aplicação, com propriedade e precisão, do fator teológico aos estudos e análises estratégicos. Não se pretende com isso a proposição concreta de um modo de atuação, mas tão-somente considerar dito fator como variável a ser incluída, com o peso e a qualidade que lhe correspondem na análise. É um fa-

tor a ter em conta sob suas particularidades de comportamento, e se ressalta sua importância fundamental para os estudos estratégicos. O uso da força e a resistência a esta estão influenciados, em boa parte, pelo elemento teológico; migrações, integração social, sistema educativo, criação de opinião pelos meios de comunicação etc. se associam à instabilidade em grande parte pelas diferenças religiosas.

A tendência filosófica revolucionária em direção à religião sincrética do século XXI necessita conhecer bem todas as religiões para construir um amálgama viável e assegurar sua estabilidade e permanência, posto que o ecletismo pode descompor-se em facções, segundo a particularização especial de algum elemento doutrinal, pela ação carismática de líderes, ou por interpretações diferentes de acontecimentos. Em consequência, se existe uma autoridade mundial, haverá um organismo que interprete as religiões regido pelo consenso, em áreas de estabilidade religiosa. Teoricamente, cabem três possibilidades: triunfo do sincretismo, prevalência hegemônica de um credo e permanente coexistência conflitiva em diversos graus entre vários credos em um equilíbrio instável com constante reorganização de forças.

Integrando o fator teológico à análise particularizada, para o que se torna imprescindível a completa compreensão das religiões, utilizando a terminologia própria da disciplina, se reforçará a capacidade analítica desenvolvida nos estudos estratégicos, e a ação de compreensão, influência e prospecção sobre o campo teológico será em maior medida efetiva. Nas palavras de Joseph S. Nye Jr., na sociedade da abundância de informação, a “atenção se erige em valor de referência”.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ARTES MILITARES> / Estratégia; Estudo; Pensamento militar; Religião;

CRUZADOR TAMANDARÉ – Reminiscências

– O Onze de Novembro

PEDRO TAAFE SEBASTIANY
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)

SUMÁRIO

- A escolha de um navio
- Bosísio, meu primeiro comandante
 - A Divisão E*
 - De como uns poucos fazem todos andar ...*
- Os novos tenentes e suas novas responsabilidades
 - O fantasma do japonês*
- Por que a especialidade de armamento acabou ficando em último lugar
- Incêndio a bordo de um navio mercante
- Uma grande rivalidade
- Uma apoteótica recepção
- Alguns momentos aflitivos da minha carreira
- O dia em que hastearam, na Fortaleza da Laje, o insólito sinal de que a barra estava fechada para a Marinha do Brasil
 - A noite de 10 de novembro*
 - Onze de novembro*
- Fogo contra o *Tamandaré*
 - Um incidente*
- Novos rumos, grandes decepções
 - Carlos Lacerda na praça-d'armas*
- Últimos eventos antes do meu desembarque

A ESCOLHA DE UM NAVIO

Quando ainda cursava o último ano de Escola Naval, os novos cruzadores da Marinha do Brasil eram a conversa de todos nós. O *Barroso* já havia chegado dos Estados Unidos, mas o *Tamandaré* ainda estava lá ultimando os preparativos para a sua vinda para o Brasil. Naquele tempo, as saídas para o mar do *Barroso* eram quase que diárias. Lá pelas 9 horas da manhã, ele ia barra afora para seus exercícios e retornava cerca das 3 horas da tarde. Ao vê-lo passar garboso e imponente, pelas suas dimensões e beleza de suas linhas, eu dizia a mim mesmo: é lá que eu quero embarcar. Era apenas um desejo. Mal sabia eu que o futuro me aguardava a bordo de um daqueles navios com um período de inúmeros ensinamentos, realizações e emoções. Um daqueles navios viria a ser a matriz que moldaria a minha conduta como homem e, sobretudo, como oficial de Marinha.

Nossa viagem de instrução como guardas-marinha estava chegando ao fim. Entre nós da turma de 46, as cogitações e discussões sobre o nosso futuro na Marinha brasileira tomavam conta de boa parte do nosso tempo. Os sólidos argumentos pró e contra tal e qual tipo de navio eram muitas vezes entremeados de gozações espirituosas, relacionando o navio às possíveis futuras especialidades.

Uns eram a favor de navios menores, tipo contratorpedeiros ou destróieres de escolta. Outros queriam servir fora da sede e tirar isso logo da cabeça. Minha opinião nunca chegou a ser abalada. Queria mesmo era ir para um dos cruzadores, onde me parecia que o campo profissional poderia ser bem mais amplo do que em um navio de menor porte. Certo ou errado, era o que queria.

Tão logo o nosso belo e imponente Navio-Escola *Almirante Saldanha da Gama* aportou no Rio de Janeiro de volta

de nossa viagem de instrução, ostentando garbosamente sua enorme flâmula de fim de comissão, veio a ordem para que os já segundos-tenentes indicassem suas preferências de embarque nos navios para onde poderíamos ser designados. Não houve dúvida. Claramente indiquei minha preferência: embarcar em um dos cruzadores. Pela minha classificação na turma, tinha uma razoável certeza de que iria bater com os meus costados lá mesmo para onde queria ir, nos cruzadores.

Mais alguns dias de ansiedade e chegaram as nossas ordens de desembarque do *Saldanha* e embarque nos nossos futuros navios de destino. Em minhas ordens lá estava, com todas as letras, meu embarque no Cruzador Ligeiro *Almirante Tamandaré*. Para o mesmo destino iam o Stoffel, nosso chefe de classe; o Camarate, meu colega de camarote de todo o período na Escola Naval; o Damásio; o Fleury e o Batista. Nessa mesma leva iria ainda o Flores, chefe de classe da turma abaixo da nossa, que também já havia terminado sua viagem de instrução, feita a bordo do Navio-Transporte *Duque de Caxias*.

No dia previsto, o "Boi", apelido do batelão que levava a guarnição do cruzador de terra para bordo e de bordo para terra, atracou ao portaló de boreste do *Saldanha*, e embarcamos para nosso novo navio, que por quase três anos viria a ser minha nova "casa" e a escola onde todos nós seríamos forjados como oficiais da Marinha do Brasil.

Todos esses jovens oficiais tiveram brilhantes carreiras, tanto na Marinha como fora dela. Stoffel chegou a ser chefe do Estado-Maior da Armada; mais tarde, como civil, foi consultor do maior estaleiro do Brasil. Camarate brilhou pela sua cultura, e por conhecimentos profissionais e de matemática; lamentavelmente sua saúde não lhe foi favorável, fazendo com que saísse

da Marinha ainda como oficial superior, e viesse a falecer relativamente jovem. Damásio brilhou pelos seus profundos conhecimentos de máquinas, motores e instalações mecânicas; como civil, foi diretor de Segurança de um grande banco. Fleury, depois de brilhar como oficial de Operações, foi ser um dos diretores de uma companhia de navegação. Batista brilhou por sua capacidade de organização; depois, como civil, foi um dos diretores da Companhia Nacional de Seguros. O Flores chegou a ser ministro da Marinha. Quanto a mim, na Aviação Naval tive a sorte e a

daquele navio fidalgo todo pintado de branco que acabávamos de deixar havia poucos momentos. Agora, entrávamos na Marinha cinzenta, na Marinha de Guerra, em um navio na condição de pronto para o mar, amarrado ao brinco da bóia número 2.

Subimos a escada de portaló um atrás do outro. Após o cumprimento ao Pavilhão Nacional, hasteado na popa do cruzador, cumprimentamos o oficial de serviço naquela hora, o Capitão-Tenente Afrânio (Afrânio Pinto dos Santos), que nos recebia em posição de sentido, luneta sob seu braço esquerdo e segura também pela mão



honra de comandar o Primeiro Esquadrão de Helicópteros Anti-Submarinos por cerca de quatro anos, além dos outros comandos que tive durante o período em que estive na Marinha. Depois que saí, pressionado pelas obrigações familiares, como empresário, na vida civil, estive sempre à testa de meus próprios negócios.

Ao nos aproximarmos do *Tamandaré*, ouvia-se o zumbido dos motores elétricos, as ordens do contramestre dirigindo as faixas de convés, os toques de apito e a agitação no portaló. Tudo muito diferente

esquerda, o qual respondia um a um o nosso cumprimento. Era um momento solene, era o momento em que nós pedíamos permissão para entrar a bordo, a bordo do nosso primeiro navio da Esquadra da Marinha brasileira, navio que ostentava o nome do seu patrono, com suas tantas tradições, tantos atos heróicos e tantos gestos cheios de humanidade.

O *Tamandaré* iria ser o padrão para nossa formação e para a nossa vida no início da carreira de oficiais de Marinha. A partir daquele momento nós iríamos participar de

vários acontecimentos importantes, inclusive aqueles que iriam influenciar, até mesmo, o destino e o futuro do nosso País, ao qual, quando entramos para a Escola Naval, prometemos servir até com o sacrifício das nossas próprias vidas.

Depois de sermos apresentados ao imediato do navio, o Capitão-de-Fragata Waldeck Lisboa Vampré, na praça-d'armas, nos informaram quais seriam os nossos camarotes e as divisões onde iríamos servir como ajudantes dos encarregados. A mim coube a Divisão E, de eletricidade; iria ser o seu primeiro ajudante, e meu encarregado era o Capitão-Tenente Ramalho Viana; o chefe do Grupo de Eletricidade era o Capitão-de-Corveta Jaime Leal Costa Filho, mais tarde voltaríamos a nos cruzar quando ambos fomos para a Aviação Naval. O Stoffel foi para a F. Direção de Tiro; Camarate, para a Primeira Divisão na proa, encarregado da Torre 3 da artilharia principal, com seus canhões de 6 polegadas. Batista, para a Segunda Divisão a ré, dos canhões de popa da bateria principal. Já o Damásio, como eu, foi para o Departamento de Máquinas, na Divisão A, Máquinas e Motores Auxiliares, cujo encarregado era o Capitão-Tenente Brum. Já o Flores foi para a Divisão M, do mesmo Departamento, Máquinas Principais, cujo encarregado, se não me falha a memória, era o Capitão-Tenente Milanês. Quanto ao Fleury, não me recordo para qual divisão foi, mas creio que foi para o Departamento de Operações.

Distribuídos pelas divisões do navio, fomos ver nossos camarotes. Na realidade, não era um camarote o que nos foi designado, era um alojamento com oito beliches, mais conhecido como a “cabeça-de-porco dos segundos-tenentes”, bem no bico de proa e dois conveses abaixo do convés principal.

Nosso rancho também ficava por ali mesmo, ao lado da “cabeça-de-porco”. Nada disso importava porque o principal é

que estávamos no melhor navio da Esquadra. Admirado por muitos e contestado por poucos (talvez apenas pelo pessoal do *Barroso*, nosso rival em eficiência). Que me perdoem os barrosianos, mas o tempo iria demonstrar por A mais B essa minha afirmativa. O *Tamandaré* tinha alma, alma de um valente que jamais se entregou. Até na hora da sua morte teve o fim de um bravo, o túmulo do marinheiro, sob a lápide azul-turquesa do imenso oceano. Não aceitou o fim ignóbil a que tinha sido condenado, o desmonte como ferro velho.

BÓSÍCIO, MEU PRIMEIRO COMANDANTE

Dizia a tradição que a oficialidade de algum tempo atrás era dividida em dois grupos. Havia o grupo dos “Duques de Ferro”, ou “Arquiduques”, e o grupo dos “Búfalos”. Todos excelentes oficiais, porém pautavam por cartilhas diferentes. Uns eram extremamente rígidos e agiam estritamente pelo “book”. Já os Búfalos adotavam uma atitude mais amena, eram a reação aos princípios que norteavam os Duques de Ferro. Convivi com vários deles. O anedotário da Marinha está repleto de seus feitos, tanto dos Duques como dos Búfalos.

Bósício era um dos remanescentes dos Duques de Ferro. Sua fama fazia justiça a seu porte ereto, altivo, a sua fisionomia sempre fechada. Mas além de ser um duro disciplinador, era um profissional de primeira linha. Aliado a essas qualidades, tinha um coração maior do que seu próprio peito. Um líder nato, que tinha a guarnição do seu navio na palma de sua mão.

Para nós, a tenentada recém-chegada, Bósício era tal e qual Zeus no Olimpo transformado no passadiço. De lá emanavam suas ordens precisas e incisivas, não havia falhas. Para nós então, que vivíamos nas profundezas das máquinas e que de

rotina não freqüentávamos as rodas palacianas do passadiço, essa distância parecia ser ainda maior.

Os raios e trovões emanados de Zeus e de seus auxiliares vinham pelo MC, espécie de interfone que “cuspiu” para quem quisesse ouvir, nas suas proximidades, as ordens vindas do passadiço, sempre cobrando a perfeição que o nosso *Tamandaré* perseguia como meta, sempre além do que já se havia alcançado. Era a busca incessante pela perfeição. Esse espírito de insatisfação ou de busca do algo mais nos dominava, quase como uma obsessão – era o espírito do navio. Creio eu que isso perdurou em sua guarnição tanto em praças como em oficiais, ao longo de sua vida na Marinha brasileira, até o dia de sua baixa do serviço. Fato que se reflete até os dias de hoje nas reuniões de sua praça-d’armas feitas pelos seus antigos oficiais, periodicamente, no Clube Naval.

A Divisão E

Os domínios e tentáculos da Divisão E eram vastos e longos. Eles se estendiam por todo o navio, dos turbogeradores, diesel-geradores, quadros de manobra, quadros de distribuição, motores de ventilação ou de extração, até o último equipamento ou a última lâmpada. Do tope do mastro ao túnel do eixo propulsor, do mastaréu da proa à luz de alcançado na popa, incluindo em tudo isso todas as comunicações interiores, desde a central automática telefônica até os telefones auto-excitados dos vigias de proa e popa, numa vasta rede de milhares de fios, tomadas e chaves seletoras. Além de tudo isso, incluíam-se também as agulhas giroscópicas, suas repetidoras e respectivas conexões. Portanto, nossas fronteiras físicas se estendiam por todas as divisões de bordo, na sua maioria de pacíficas relações. Mas

quando a Divisão A, por uma infeliz manobra na rede de aguada, alagou o compartimento das bombas elétricas de água doce, o banho suspenso fez o navio inteiro voltar seus olhos para cima da Divisão E até que o reparo fosse concluído, isso num dia de verão de absurdo calor.

Por força desse domínio de responsabilidades, acabei conhecendo o navio de proa a popa, das luzes de aviso aéreo nos mastros ao duplo-fundo do navio.

De como uns poucos fazem todos andar, ou das reponsabilidades e agruras de um tenente de serviço nas máquinas

No nosso departamento, o de Máquinas, durante as viagens o serviço de quarto era feito nas praças de máquinas, sendo os oficiais mais novos e menos experientes em “Bala 4” e os mais experimentados em “Bala 8”. As “balas”, como eram chamados todos os compartimentos das máquinas e caldeiras, eram oito no seu total. Quatro e oito eram os compartimentos onde ficavam as turbinas de propulsão do navio e de onde era feito o controle. O oficial de serviço, em cada uma das praças de máquinas, ficava junto aos quadros de controle das máquinas, com seus manômetros e indicadores, observados o tempo todo. Pelas indicações do painel controlava-se todo o funcionamento da planta de máquinas, a temperatura e a pressão do vapor, o vácuo e o bom funcionamento de todas as máquinas do sistema de propulsão do navio, além dos geradores de energia elétrica.

No *Tamandaré*, a instalação de máquinas era diferente da do Cruzador Ligeiro *Barroso*. Cada “Bala” era um compartimento estante, embora pudesse operar isoladamente, em planta dividida – Bala 4 e suas quatro caldeiras, e a 8 também com suas quatro caldeiras, ou em planta única, onde o vapor ge-

rado nas caldeiras servia a ambas as praças de máquinas. Havia uma grande flexibilidade de manobra, e a tenentada tinha a responsabilidade de bem conduzir cada uma de suas seções. Ai de nós se a queima das caldeiras fosse deficiente, saindo com algum penacho de fumaça pela chaminé. De imediato vinha do Olimpo um “trovão” pelo MC exigindo que houvesse melhor atenção com a condução das máquinas.

No período de adaptação ao serviço nas máquinas, nosso serviço era feito na Bala 8, junto com os capitães-tenentes mais antigos, Bruno, Brum, Madureira, Milanês e outros cujos nomes já não mais recordo. Cada um tinha a sua maneira de ser. Quantas vezes vi o Bruno e o Brum atenderem o MC com um martelo na mão. Conforme o tom da mensagem vinda do passadiço, começavam a bater repetidas vezes com o martelo no gradil próximo ao MC, dando a impressão ao passadiço de que alguma faina de reparo importante estava em andamento nas máquinas. Até mesmo o Comandante Bosfísio ficava convencido da eficiência e diligência com que seus oficiais cuidavam do seu navio, cada qual com o seu truque, e os previsíveis “raios e trovões” do Olimpo eram desviados para outros lados. Vivendo e aprendendo...

Assim, fomos conhecendo as artes e os truques do ofício, fosse do lado técnico ou do lado psicológico. E lá ia o nosso *Tamandaré* sereno pelos mares afora. Não que não houvesse incidentes de percurso. Alguns eram até bem sérios. Certa vez aconteceu um comigo. Logo após o navio ter amarrado ao brinco da bóia, as máquinas foram dispensadas. De imediato iniciamos a secagem das turbinas. Um dos praças, no estrado inferior, responsável pela condução do turbogerador, deu uma bobeadada e deixou alagar o condensador da turbina. A válvula de segurança disparou, enchendo a praça de máquinas com vapor e desar-

mando o gerador; para nossa sorte, o vapor era saturado. Os motores de ventilação e extração se desligaram, assim como toda a iluminação da praça de máquinas, devido à queda do gerador.

Em poucos segundos, todo o compartimento estava totalmente tomado de vapor, que escapava furiosamente, com um ruído assustador, pelas válvulas de escape do ejetor condensador. Nesse cenário, todo o pessoal que estava na praça de máquinas saiu correndo, com exceção do Suboficial Assunção e de mim, que ficamos lá embaixo, ele cuidando para que não torrassem os mancais do turbogerador ainda girando, tocando manualmente a bomba de óleo lubrificante, e eu dando as ordens necessárias para que o grupo diesel de ré fosse acionado e assumisse a carga elétrica do navio, pois os disjuntores do quadro elétrico do turbo haviam desarmado com a queda do gerador.

Realmente o sub foi um bravo. Aos poucos fomos resolvendo os problemas, e no final tudo acabou dando certo. Até a sauna que tomamos serviu para perdermos alguns quilos de água destilada do nosso corpo. É bem verdade que nem o sub nem eu tínhamos muitos quilos disponíveis para serem transformados em suor.

OS NOVOS TENENTES E SUAS NOVAS RESPONSABILIDADES

Quando chegamos ao *Tamandaré*, alguns dos oficiais que haviam recebido o navio nos Estados Unidos, na Base Naval de Filadélfia, já haviam desembarcado. Aos poucos a debandada dos mais antigos começou a se acentuar. De repente éramos nós os encarregados das divisões em que inicialmente tínhamos sido os ajudantes. Nem curso de especialização tínhamos, quando muito um curso de combate a incêndio feito, durante a viagem de instrução, em

Treasure Island, uma base da US Navy, durante a passagem por San Francisco do Navio-Escola *Saldanha da Gama*. Era muito pouco para muita responsabilidade.

O chefe de máquinas do *Tamandaré*, na época o Comandante Francisco Landsman Ramos, encarou essa verdadeira emergência com coragem e determinação. Reuniu a nova tenentada e estabeleceu um programa de aulas para a sua garotada; pouco a pouco fomos tomando conhecimento de todas as peculiaridades da planta de máquinas do nosso navio, o que deu literalmente para “quebrar o galho”.

Nos domínios da minha divisão, fui mettendo o nariz aqui e acolá e acabei constatando que nem tudo o que estava escrito nos papéis e desenhos da planta elétrica correspondia à realidade. Levei essa observação ao meu chefe de grupo, que nessa época já era o Capitão-de-Corveta Aratanha, sugerindo que fosse feito um levantamento físico da planta elétrica e que esse levantamento fosse confrontado com os desenhos existentes da rede elétrica. O Comandante Aratanha deu-me força para que fosse realmente feito esse levantamento, pois ele também estava em dúvida quanto aos desenhos e o existente físico.

Mal sabia eu o tamanho de tal empreitada. Ocorre que o antigo *St. Louis*, o “*Luky Lou*” como era chamado na Marinha americana, participou ativamente, durante a Segunda Guerra Mundial, de toda a campanha do Pacífico, exceção feita aos períodos para reparo das porretadas que recebera durante os muitos combates de que participou – até kamikaze levou na altura da popa, mas a tudo sobreviveu.

O fato é que, na pressa de recolocar o navio em condições de combate, os arsenais de reparo simplesmente iam cortando os cabos de energia afetados, e nem sempre as alterações foram devidamente registradas. Daí o emaranhado de cabos

que ligavam nada a coisa nenhuma. Assim, fui obrigado a seguir fisicamente cabo a cabo, das origens de suas caixas de distribuição até o seu fim, ou seja, onde ele foi cortado ou, para minha felicidade, a lâmpada ou o aparelho a que era ligado.

Nessa pesquisa fui conhecendo compartimento a compartimento de todo o navio. Até andei subindo por dentro dos mastros. O de vante iniciava-se lá em baixo, na previsora. A entrada era por uma porta de visita e a saída, junto às antenas do radar. De todos os dados levantados acabou sendo elaborado um livro pelo meu chefe de grupo, o Capitão-de-Corveta Aratanha, com a descrição e os planos de toda a planta elétrica do *Tamandaré*. A seguir foi a vez dos telefones de combate e de suas chaves seletoras, outro emaranhado que levou meses para ser desatado. Mas foi feito.

O fantasma do japonês

Havia uma coisa que me causava uma certa estranheza. Os vigias do hangar nunca ficavam em seu posto no piso do convés do hangar, mas sim lá em cima, junto à escotilha de acesso ao hangar no convés principal. Sempre que encontrava o vigia lá em cima, mandava-o descer e ficar no seu lugar, que era dentro do hangar, lá em baixo.

O hangar era um vasto compartimento que dava para alojar, se não me engano, até dois aviões *Curtiss Seagull* com as asas dobradas. Era desse compartimento que se tinha acesso à máquina do leme, local que por algum tempo foi meu posto de combate.

Voltando ao assunto do vigia do hangar, depois de “assuntar” junto aos praças mais antigos da Divisão o porquê daquela atitude dos vigias, acabei obtendo a resposta do Sub Barbosa: era o fantasma do piloto *kamikaze*. Barbosa, meio encabulado, acabou admitindo que os vigias já tinham

visto “ele” andando pelo hangar. Os grumetes tinham um pavor santo de se encontrar cara a cara com ele. Por isso é que subiam para ficar mais próximos de uma saída onde o falecido japonês não os podia pegar. Até aí, tudo bem que eles acreditassem em fantasmas, mas eu não. Resolvi, então, que eles iriam mesmo ver o fantasma do *kamikaze*.

Durante as minhas andanças, levantando a planta elétrica do navio, acabei entrando em compartimentos que, pelo jeito, não eram abertos desde os tempos dos americanos. Até jornais do Havaí encontrei, datados de 1945. Também entre os achados tinha encontrado um macacão cáqui, juntamente com uma touca de couro de piloto, possivelmente de algum tripulante dos aviões de patrulha do navio. Juntei tudo e guardei no armário do meu camarote. Um dia poderiam ser úteis para alguma coisa. E foram.

A roupa do fantasma do *kamikaze* já estava arranjada, só faltava agora o japonês aparecer no fundo do hangar perambulando por lá no quarto de meia-noite às 4 da manhã.

Devidamente trajado, o “japonês” entrou sorrateiramente no hangar por uma das entradas abaixo do convés principal e se posicionou nos fundos do compartimento. Logicamente o vigia não viu nada, pois estava sentado no último degrau da escada com a cabeça para fora do hangar, olhando perdidamente para as estrelas, provavelmente pensando na morena que deixara saudosa numa das ladeiras de Salvador.

Eis quando o *kamikase*, de macacão e touca de couro tal como nos filmes de Hollywood, bem visível no meio do hangar e em alta voz, berra para o vigia “... Anoné, Anoné, Anoné...” (atenção, atenção, atenção). O vigia, saindo do seu sonho erótico, olha espantado para o “japonês” e, largando o telefone no convés, dispara em direção à tolda.

O “japonês”, que não queria ser apanhado com a boca na botija, rapidamente se descarta de sua indumentária de vôo e, no convés, aguarda a chegada de quem viesse para investigar a veracidade da história do vigia. Pouco depois, o contramestre e o apaixonado grumete apareceram. O jovem marujo, apontando veementemente para o fundo do hangar, mostrava ao incrédulo contramestre onde ele havia visto o fantasma. No dia seguinte, corria pelo estado-menor do *Tamandaré* o boato de que realmente o *kamikaze* havia aparecido.

De que eu tenha conhecimento, durante alguns anos essa história, com foro de fato verídico, circulou pelos alojamentos do *Tamandaré*. Agora, sim, podiam falar da veracidade da história do japonês *kamikase* que aparecia perambulando pelo navio.

POR QUE A ESPECIALIDADE DE ARMAMENTO ACABOU FICANDO EM ÚLTIMO LUGAR

Enquanto servi na Divisão de Eletricidade do Cruzador *Tamandaré*, tive dois postos de combate. Como encarregado da iluminação do navio, o primeiro foi junto aos holofotes de 36 polegadas. Esses holofotes eram parte das minhas atribuições e meu local em posto de combate. O outro foi na máquina do leme, como já menciono anteriormente.

Os holofotes eram dois e ficavam numa plataforma entre as duas chaminés; para o meu azar, exatamente entre as quatro torretas dos canhões de cinco polegadas, duas para cada bordo. Aqueles que conhecem sabem o quanto é desagradável o estampido desses canhões. É como um latido ardido e alto extremamente desagradável quando abrem fogo. Decorre desse tempo a minha rejeição por essa especialidade.

Minha função durante os postos de combate era fazer com que os holofotes

funcionassem corretamente no decorrer dos exercícios de artilharia praticados entre os navios, em especial entre os dois cruzadores. Isso porque os holofotes eram comandados pela direção de tiro, tal como os canhões. Embora não se desse nenhum tiro, sua abertura e seu fechamento eram sincronizados com as respectivas salvas. Apenas o “raio da morte”, como eram chamados, indicavam a abertura de fogo.

Ocorre que um dos nossos holofotes não funcionava a contento, o que era para mim uma constante fonte de aborrecimento, pois os artilheiros não podiam viver sem o seu raio da morte, especialmente diante do rival e inimigo de sempre, o Cruzador *Barroso*. Tinha que ser dado um jeito.

Com esse problema na cabeça, tentei várias vezes fazer o reparo do bendito holofote. Tempo e ciência perdidos. O diabo do bicho não se submetia a minha vontade, mesmo eu deglutindo de ponta a ponta o manual daquele bendito “raio da morte”, recorrendo a todas as sugestões do fabricante e ao conselho dos “entendidos”.

Nada dava certo, nem benzedeira baiana conseguiria fazer com que aquele holofote funcionasse direito.

Num dia de minhas perambulações pelo Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras (AMIC) como era chamado o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ) de hoje, encontrei uma alma caridosa que me sugeriu trocar o holofote defeituoso por um novinho em folha que estava guardado com outro nos fundos da oficina de eletricidade do arsenal. Era só arranjar um caminhão para transportar o novo Raio da Morte!

Fiquei deslumbrado com a facilidade da solução, pois só teria que trazer o velho, e nada mais seria perguntado ou exigido. Aproveitando a docagem do navio e a facilidade de os guindastes estarem sempre nas suas proximidades, não perdi tempo. Enquanto meus eletricitistas ficavam despen-

dendo o holofote de sua base, saí do navio em direção à garagem do arsenal. Invocando o nome do navio, que tinha muito prestígio naquela época, não tive grande dificuldade de obter um caminhão para fazer o transporte da minha nova aquisição.

Logo que cheguei de volta ao dique com minha preciosa carga, fui até o guindaste mais próximo e, depois de fazer alguns gestos cabalísticos para o operador do guindaste, a troca de holofotes foi feita rapidamente. O mesmo caminhão levou o velho “raio da morte” para o lugar de onde tinha vindo o novo. Tudo resolvido. Apagados os vestígios da troca feita, tudo ficou às mil maravilhas, sem mais outras considerações. Por parte dos artilheiros, felicidade completa. O eficiente funcionamento do “raio da morte” devolveu minha tranquilidade de vida a bordo e na Divisão (E), “maré mansa”.

Passado o tempo, vim a saber que aqueles holofotes guardados no arsenal seriam instalados no NE *Saldanha*. Com certeza um deles não deve ter funcionado muito a contento. Mas como não eram para ser controlados pela direção de tiro e somente conteirados manualmente, acho que o problema da troca não foi muito prejudicial ao *Saldanha*. Certamente seu uso no *Tamandaré* foi muito mais proveitoso. Devo dizer que essa faina foi muito mais excitante do que ficar em frias noites aguardando o estrondo dos canhões, naqueles infundáveis postos de combate noturnos, tão ao sabor do nosso exigente e respeitado, mas muito querido chefe, como o tempo iria demonstrar mais adiante, o Almirante Pena Boto.

INCÊNDIO A BORDO DE UM NAVIO MERCANTE

Um dia de domingo em que estava de serviço, chegou uma mensagem informando que um navio mercante sueco, que es-

tava com fogo a bordo, iria entrar na Baía de Guanabara para que o incêndio fosse apagado. Coubera a nós do *Tamandaré* a incumbência de enviar uma equipe de socorro equipada para o combate ao fogo.

Sendo eu da máquina, fiquei encarregado desse grupo. Bombas P-500, mangueiras, máscaras e todo o resto da parafernália de combate ao fogo foram embarcados no “boi” disponível, e ficamos aguardando a chegada do navio em perigo.

Lá por volta das 13 horas entra na baía o navio e fundeia pouco além da linha de rota das barcas de Niterói. A primeira coisa que me chamou a atenção foi que não havia nenhuma fumaça saindo do navio. Se não me falha a memória, seu nome era *Stela Maris*. Rapidamente o grupo selecionado embarcou no batelão, e lá fomos nós cumprir a nossa obrigação.

Ao subirmos a bordo do *Stela Maris*, fomos recebidos por um marinheiro que dizia, em inglês, que o fogo era na proa do navio, pedindo que nós fôssemos lá para apagar o incêndio. Só isso e mais nada.

Em face daquela informalidade, indaguei onde estava o comandante para saber mais sobre o que estava acontecendo. Com a minha insistência, acabou me levando ao refeitório do navio. O *Stela Maris* era uma embarcação mista de carga e passageiros muito comum naqueles lados do mundo. No refeitório lá estava o comandante, almoçando calmamente com uma senhora, como se nada estivesse acontecendo.

Depois de esperar alguns minutos, resolveu dar atenção à minha presença. Disse-me ele que o navio estava se dirigindo a Montevidéu, onde iria receber uma carga de carne congelada, mas, como tinham observado uma fumaça que saía de um compartimento na proa, mandara fechar todas as portas e demandou o porto do Rio de Janeiro, e pedia para que fôssemos lá na proa ver o que acontecia. Dito isso, voltou

novamente a atenção à sua convidada e “tamos conversado!”.

Quando estava me dirigindo para a proa, surgiu um outro tripulante que me indicou qual era o tal compartimento onde haveria fogo. De fato, ao abrir o compartimento, verificamos que era um paiol de tintas e que realmente havia fogo dentro dele, mas nada de muito extraordinário. Certamente, com o pessoal que dispunha a bordo, o comandante poderia ter debelado aquele fogo. Mandei o nosso pessoal iniciar por ali o combate ao fogo. Aí fui dar atenção ao primeiro porão de carga, onde me indicava o tripulante que também havia fumaça.

Nesse meio tempo, atracava no navio uma embarcação do Corpo de Bombeiros que também havia sido chamada pelo agente da companhia de navegação. De fato, quando abrimos o porão de carga saiu uma fumarada branca. Para dividir as tarefas ficou combinado com o sargento dos bombeiros que iríamos nos concentrar no paiol de tintas e que eles ficariam com o porão de carga.

Assim combinado, voltei para o paiol de tintas, onde nosso pessoal já estava bem adiantado no combate ao fogo e retirava o material dos locais em que o fogo já tinha sido apagado. Extinto o incêndio no compartimento, observei que o navio estava adquirindo uma banda para boreste.

Ao me dirigir para o local onde estavam os bombeiros, vejo que, simplesmente por não terem máscaras, eles haviam aberto parcialmente a escotilha desse porão e colocado as mangueiras pela fresta aberta e estavam enchendo o porão de água, mas sem saber se o jato de água estava se dirigindo ao local certo onde presumivelmente havia fogo.

Para não melindrar os profissionais de combate ao fogo, sugeri que, já que nós estávamos equipados de máscaras, poderíamos entrar no porão e verificar melhor a extensão do fogo no local.

Eu mesmo entrei no compartimento e verifiquei que a fumaça era mais intensa na área contígua ao paiol de tintas, onde o fogo já tinha sido debelado.

As anteparas do porão eram revestidas de madeira. Entre a madeira e as chapas de aço, o isolamento térmico era feito com pequenos pedaços de cortiça. Era na cortiça que o fogo estava se alastrando. O calor gerado pela queima da cortiça não era suficiente para queimar as peças de madeira do forro, assim não se via um foco definido de chamas. Mas o fogo na cortiça ia se espalhando rapidamente entre as paredes de aço do compartimento e a madeira do forro. Para se saber até onde o fogo tinha caminhado pela cortiça, era necessário romper a madeira e verificar até que ponto o fogo tinha ido consumindo as bolinhas na cortiça. Abrimos a machado vários buracos ao redor do foco principal e descobrimos que o fogo na cortiça já tinha ido bem mais longe.

Era realmente necessário esburacar a antepara de madeira em muitos pontos bem afastados, com um estrago considerável no porão do navio. Com receio de ser responsabilizado pelo estrago que iria ser feito, antes de iniciar a faina resolvi comunicar ao comandante nossa pretensão. Assim não ficaria com o peso de toda a responsabilidade.

Voltei ao refeitório, e lá estava ele calmamente degustando o seu vinho tinto junto com a madame. Cheguei perto e ele continuava a tomar o seu vinho. Parecia que não tinha mais ninguém por ali. Irritado com o pouco caso do comandante e sem pedir licença, cheguei junto à mesa e perguntei-lhe se ele não estava interessado no que estava acontecendo no porão de seu navio. Depois de olhar para mim com um certo ar de espanto, me perguntou se era necessária a sua presença no local. Disse-lhe que sim e virei-me para voltar ao lugar do

incêndio. Meio sem jeito, ele levantou-se da mesa e me seguiu. Ao chegarmos ao local, expliquei-lhe o que pretendia fazer e o porquê dessa intenção. Com permissão dada, iniciamos a destruição das anteparas de madeira.

Era impressionante. Embora a temperatura de combustão da cortiça fosse relativamente baixa, a rapidez de propagação era enorme. A destruição foi grande. Havia cortiça em brasa a 6, 7 metros de distância do foco inicial e nenhum dano na cobertura de madeira.

Para me assegurar de que o fogo no isolamento térmico não havia se propagado ao porão inferior, resolvi ir até lá e fazer mais alguns furos na antepara de madeira.

Como já vinha refrigerando os porões de carga, a temperatura era muito baixa; além disso, toda a água lançada pelos bombeiros estava acumulada no fundo do porão, mais ou menos na altura do meu peito. A água estava gelada, o que acabou me causando uma cólica danada. Foram os ossos do ofício.

Certificados de que não havia mais nenhum foco de incêndio, voltamos para o nosso navio. O único obrigado que recebemos foi o dos bombeiros. Uma semana depois desse evento, todos aqueles bombeiros viriam a falecer numa explosão num depósito de explosivos numa das ilhas da baía. Uma pena: eram uns bravos, mas, naquela época, muito mal equipados. Quem sabe se não morreram por esse motivo?

UMA GRANDE RIVALIDADE

A rivalidade entre o *Barroso* e o *Tamandaré* tinha a sua lógica. Tinha os mesmos ingredientes que no tempo dos velhos Encouraçados *Minas* e *São Paulo*. Que me perdoem os outros, mas o *São Paulo* tinha aquele algo mais. Assim também era o *Tamandaré*. Qual é o motivo que ain-

da hoje faz com que a praça-d'armas do *Tamandaré* se reúna periodicamente no Clube Naval? Obviamente, o algo mais que brindou aquele navio durante toda a sua história, na Marinha americana como na do Brasil.

Qualquer deslize de um era, logicamente, motivo de grandes gozações por parte da tripulação do outro. Mas, cá entre nós, o *Tamandaré* era, sem dúvida, o melhor. Sua estrela tinha sempre um quê de maior brilho. Haja vista a enorme estrela toda iluminada que ostentava no alto do mastro durante as festividades de fim de ano.

Certa ocasião em que os dois navios fizeram uma viagem ao sul do país, na altura de Santa Catarina, numa noite sem vento mas com o mar apresentando um *swell* de grandes proporções com ondulações bem agigantadas, os dois cruzadores rumavam em direção à entrada do porto de Rio Grande.

Horas tantas, lá pelo meio da noite, o nosso rival se declara com água no óleo e com suas caldeiras apagadas. O navio, sem propulsão nem energia, fica à matroca e atravessa no *swell*. Naquela época, o comandante do *Tamandaré* já era o Capitão-de-Mar-e-Guerra Telles Bardi, um chefe de primeira água, um oficial de Marinha em sua plena acepção. No passadiço desde o primeiro momento, manobra o *Tamandaré* para se posicionar próximo ao *Barroso* e aguardar os acontecimentos.

A Divisão E já tinha ficado para trás. Agora acumulava a Divisão de Operações com a Secretaria do *Tamandaré*. Meu quarto de serviço era feito no camarim de cifras como Dirigente de Tráfego (DT). Por coincidência, esse evento ocorreu justamente durante o meu quarto, o malfadado zero às quatro, e pude presenciar quase tudo o que acontecia.

A cerca de uns 200 a 300 metros, o *Barroso*, iluminado pelos nossos holofotes,

balançava fortemente a ponto de mostrar fora da água as bolinas. A barulheira das portas batendo e de coisas rolando pelo convés chegava até nós. Era impressionante ver aquele navio todo apagado balançando tão fortemente.

A demora do *Barroso* em conseguir resolver o problema e novamente colocar-se em movimento levou o nosso comandante a oferecer um reboque ao *Barroso* para que em outra proa diminuísse o balanço e o peso das máquinas pudesse ter melhores condições de trabalho, reacender as caldeiras, gerar vapor e daí tirar o navio daquela situação perigosa, até mesmo com o risco de emborcar, tão sério era o problema.

O Comandante Bardi, com muita perícia, posicionou a popa do *Tamandaré* próximo à proa do *Barroso*, em distância suficiente para lançar uma retinida, o que foi feito com sucesso, apesar do colossal balanço dos dois navios. Amarrado à retinida, seguiu o cabo que levaria a espia para o reboque.

Apesar de todas as dificuldades, a espia de reboque foi passada. Assim, o *Barroso*, devidamente amarrado pelos queixos, ficou aguardando o início do reboque. Era uma questão de emergência, boa parte da tripulação do *Barroso*, envergando os coletes salva-vidas, estava no seu convés principal, iluminada pelos nossos holofotes – era uma cena impressionante. Entre tantos se podia distinguir aquela figura do capelão do navio, mais comumente chamado de “vela apagada”, magro e alto, agarrado firmemente a um balaústre próximo ao espardeque. Mais tarde correu à boca miúda, como vim a saber, que suas preces e súplicas eram para que não o deixassem morrer afogado.

Pouco depois de iniciado o reboque, rompe-se o cabo. Novamente e com todos os riscos inerentes à difícil manobra, foi repetida a passagem de um novo cabo de

reboque. Devido às condições do mar e ao balanço descompassado dos dois navios, também tal como na primeira vez o cabo novamente se rompe. Com as duas puxadas pelo *Tamandaré*, o *Barroso* acabou virando a proa em direção de onde vinham os vagalhões, e a situação acabou ficando um pouco melhor para o nosso rival.

Não foi feita uma terceira tentativa devido aos riscos que ambos os navios estavam correndo, até mesmo de colisão, tão próximos que ambos ficavam na hora do lançamento da retinida. Lá pelo início do quarto d'alva, o *Barroso*, que já havia acendido algumas caldeiras e gerando vapor suficiente para se mexer, aos poucos e vagorosamente foi se safando daquela situação bastante incômoda.

Passado o susto, já no porto de Rio Grande, as guarnições foram homenageadas num programa de auditório de uma rádio local. Não se sabe quem foi, mas alguém na platéia fez um comentário sobre o fato de que até puxar o *Barroso* pelos queixos o *Tamandaré* tinha feito. Uma grande humilhação para os bravos do *Barroso*. Ah, foi o necessário e o suficiente para que lá mesmo no auditório as duas guarnições se pegassem no tapa. Foi uma briga memorável, que do auditório extravasou até às ruas, tal a rivalidade entre os navios.

UMA APOTEÓTICA RECEPÇÃO

A notícia estourou como uma bomba na praça-d'armas. "Vamos levar o Presidente da República a Portugal". Alegria geral, além de uma visita ao país que sempre nos recebeu de braços abertos com todo o carinho de, por assim dizer, pai para filho. Dessa vez iríamos numa missão toda especial: levar o Presidente da República a uma visita oficial. Aquela visita do filho de sucesso que retorna aos braços dos pais plebeus de saudades e com todo o carinho.

Getúlio Vargas havia se suicidado, e o vice-presidente assumira a Presidência da República. Dr. Café Filho, uma simpatia em pessoa, embarcaria em Casablanca, no Marrocos, de onde faria o trajeto final para Lisboa, cerca de um dia e meio de viagem até chegar lá.

Zarpamos do Rio de Janeiro para uma viagem direta até Casablanca, mas não sem antes passar pelos rochedos de São Pedro e São Paulo, a umas centenas de milhas de nossa costa, últimas sentinelas do nosso território em pleno Oceano Atlântico.

Passamos pelos rochedos ao anoitecer. O navio contornou aquelas isoladas pedras, e com um longo apito demos nossa saudação de despedida ao território nacional.

Na costa da Mauritània, antes de chegarmos a Casablanca, fomos surpreendidos por um forte vento vindo de terra. Embora estivéssemos a várias milhas da costa, o vento vindo do deserto trazia uma enorme quantidade de areia fina e amarela do Saara. O navio, que tinha sido pintado para essa viagem antes da saída do Rio de Janeiro, com o verdadeiro banho de areia ficou todo amarelo do lado de boreste, de onde vinha o vento.

Nosso imediato, o Comandante Edmir, a "dona da casa" e responsável pela impecável apresentação do nosso *Tamandaré* em Portugal, bufava de raiva, prevendo, em nossa curta parada em Casablanca, uma gigantesca faxina de limpeza do navio. O difícil seriam as enormes chaminés onde a areia parecia ter colado como grude e de onde não saía com os jatos de água. Tiveram que ser esfregadas com o marinheirame encarrapitado e se apoiando nas pranchas dependuradas por cabos no alto das chaminés. Muitos perderam boa parte da licença em terra, mas o *Tamandaré* chegaria impecável a Lisboa!

Depois da faxina geral, toque de licença. Orgulhosas de seu navio, a guarnição

invade Casablanca. Mais tarde, depois de visitar alguns dos pontos mais pitorescos de Casablanca – Busbier; o Kasbah; Rabat, ali perto e tantos outros mais, a guarnição retorna carregada de *puffs*, com certeza uma centena a mais na dotação do navio. Era o “good” mais cobiçado pela tripulação.

No correr do segundo dia de nossa estadia em Marrocos, chega a bordo o Presidente da República. Foi recebido como de praxe, com a guarnição formada em postos de continência com toda a pompa e brilho, aquela figura de homem simples, mas com todo o peso da responsabilidade que lhe era investida como o Presidente da República do Brasil.

Pouco depois do embarque do Presidente, o *Tamandaré* suspendia de Casablanca rumo a Lisboa fazendo cerca de 27 nós.

Naquela tarde, lá pelas 5 horas, um grupinho conversava animadamente na plataforma das barbetas dos canhões de 5 polegadas; logo abaixo do espardeque, os eventos de Casablanca eram discutidos e narrados com bastante alegria. Às horas tantas, um dos intendentés de bordo exhibe uma revista masculina, logo folheada apressada e avidamente pelo grupo. Por alguma razão alguém olha para cima e lá está, encostado na balaustrada do espardeque, o Dr. Café Filho, sorridente, olhando para o grupo com a compreensão e benevolência do pai que pegou os filhos numa traquinagem. Constrangido, o grupo dá mostras de que iria se desfazer. Aí, com aquela calma e postura de um verdadeiro chefe, ele diz: “Eu também quero ver”, exibindo um sorriso de quem compreende e sabe como conduzir homens. É uma pena que esse indivíduo calmo e ponderado, mais tarde, fosse deposto por um golpe de estado que acabaria levando o País do deboche à calamidade e ao desgoverno, culminando nos eventos de março de 1964.

Pela manhã cedo estávamos chegando a Lisboa. Na altura de Arrábida, várias embarcações já nos aguardavam, inclusive o maior transatlântico português, e acabaram formando coluna, com o *Tamandaré* como guia. Ao entrarmos no Tejo, apesar da hora, cerca das 8 da manhã, as margens estavam “pretas” de gente, desde o Estoril até o Largo do Rocio, para ver e aplaudir a chegada do Presidente do Brasil às terras lusas. Desde a entrada no Tejo, acho que todas as embarcações do porto que podiam navegar estavam a acompanhar o *Tamandaré*. Na altura da Torre de Belém, num barulho de arrepiar os cabelos e levantar os mortos, todos os navios passaram a apitar incessantemente, juntamente com nossa salva de 21 tiros de canhão.

Realmente não há palavras suficientes para descrever tal apoteótica recepção a um presidente de uma nação amiga. Acabamos fundeando em frente o Largo do Rocio, onde desembarcaria o Presidente da República do Brasil.

Ao longo de toda a minha vida de quase 80 anos jamais vi espetáculo de tal grandeza e magnificência. Não há palavras capazes de descrever a beleza dessa chegada a Lisboa. Até hoje me emociono quando vêm à minha memória os acontecimentos de que tive a sorte e a honra de participar.

ALGUNS MOMENTOS AFLITIVOS DA MINHA CARREIRA

Secretário que era do comandante do navio, toda a correspondência passava pelas minhas mãos. Naquela época o País vinha atravessando momentos políticos bastante conturbados com a eleição do Dr. Juscelino Kubitschek. Muitos não se conformavam com aquela situação. Os jornais diziam que sua eleição havia sido feita com dinheiro ilegal. Já naquela época, falava-se que um partido proscrito, o Partido Co-

munista, teria recebido Cr\$ 1,5 milhões para que seus membros votassem em JK. Será que havia alguma diferença em relação aos dias de hoje?

O fato é que as pressões políticas eram enormes, decorrentes dos fatos a que diariamente todos nós assistíamos. Nós, os militares daquela época, vivíamos estarecidos com todo aquele bate-boca e também com a atuação aberta de políticos banidos pelo Congresso Nacional, com seus mandatos políticos cassados pelos legítimos representantes do povo, mas agindo abertamente como se nada houvesse acontecido, mesmo depois de declararem de público que se voltariam contra seu próprio país se o Brasil se envolvesse num conflito com a União Soviética!

Nosso comandante, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Teles Bardi, comentava comigo suas preocupações quanto a essas turbulências, mas, como militar que era, não poderia de público falar daquela situação de desacerto político nem manifestar suas opiniões sobre o assunto.

Um dia, meados de outubro de 1955, se não me engano, estava eu na Secretaria quando apareceu um mensageiro do Gabinete do Ministro da Marinha trazendo um envelope carimbado como confiden-

cial e urgente, para que fosse entregue em mãos ao comandante. Imediatamente me dirigi à câmara do comandante, levando a correspondência. Lido o officio, o Co-

mandante Bardi escreveu algo no papel, assinou e me pediu para que trouxesse o carimbo de urgente, mas isso numa voz bastante irritada, e que o mensageiro aguardasse a resposta, que deveria ser enviada de volta ao Gabinete do Ministro imediatamente.

Retornando à câmara do comandante, entreguei-lhe o carimbo e a almofada de tinta. De pronto o Comandante Bardi começou a carimbar todo o papel com o carimbo de urgente. Acho que não sobrou nenhum pedaço do papel que não tivesse levado uma carimbada. Ato contínuo, colocou a mensagem dentro de outro envelope, que também foi selado e car-

imbado repetidas vezes em ambos os lados. Ao me entregar o envelope, pude ver estampado em seu rosto a contrariedade e a revolta. Raras vezes vi aquele homem sereno e circunspeto com um semblante tão carregado e mostrando tão claramente a sua contrariedade.

Alguns dias se passaram e o novo comandante se apresentou a bordo. Era o Capitão-de-Mar-e-Guerra Silvio Heck. Após a sua posse, continuei sendo o secretário do na-



Juscelino Kubitschek



Silvio Heck

vio, acumulando com a Divisão de Sinais. Esses fatos aconteceram nos últimos dias de outubro de 1955, lá pelos 26/28 de outubro. A efervescência política vinha aumentando, tal como as nuvens de mau tempo se acumulando no hori-

zonte, nuvens negras e bem visíveis.

O que nós, os oficiais mais novos do navio, sabíamos não ia muito além do que era divulgado nos noticiários de jornal e de rádio, e alguma coisa na televisão, ainda muito incipiente naqueles idos de 1955. Para mim, que vivia diariamente algumas horas despachando com o comandante, era o que me permitia ter algum conhecimento adicional do cenário global, que parecia envolver mais os militares, e em especial a Marinha e o Exército.

O DIA EM QUE HASTEARAM, NA FORTALEZA DA LAJE, O INSÓLITO SINAL DE QUE A BARRA ESTAVA FECHADA PARA A MARINHA DO BRASIL

Momentos sombrios estavam se aproximando do Brasil. A cada novo dia parecia que os políticos menos se entendiam. As pressões de lado a lado vinham se acumulando. O ano era o de 1955. O Presidente da República, Getúlio Vargas, havia se suicidado em 1954, em decorrência de graves agitações políticas envolvendo por um lado pessoas de sua alta confiança e por outro o jornalista Carlos Lacerda. Um escândalo que abalou profundamente os ali-

cerces das instituições nacionais. Com a morte de Getúlio, assumira o vice-presidente Café Filho. Já em 1955, após as eleições, por motivos de saúde o Dr. Café Filho se



João Café Filho

afastara de suas funções por ordens médicas. Assim, o presidente da Câmara de Deputados, Carlos Luz, estava no exercício da Presidência da República.



Carlos Luz

Encerradas as eleições presidenciais, foi eleito Juscelino Kubitschek, com apenas cerca de 38% dos votos. Ainda pairavam no ar os comentários dos fatos que haviam levado à morte de Getúlio Vargas: fortes suspeitas de que atos ímprobos e escândalos tinham sido praticados, envolvendo o palácio presidencial; o assassinato do Major Rubem Vaz; denúncias na imprensa; Carlos Lacerda produ-



General Henrique Lott

zindo, em sua coluna jornalística, artigos cáusticos sobre todos esses fatos. O mínimo que se poderia dizer, para aquela época, era que o ambiente era péssimo. Além da contestação do resultado das eleições, vivia-se num caldeirão político prestes a explodir.

O Exército, sob o comando do seu ministro, o General Lott, tinha sua visão do cenário político. Já o ministro da Marinha e o da Aeronáutica estavam seguindo outra direção, visivelmente discordante da do General Lott. No meio de tudo isso, as diversas linhas políticas e seus representantes agitavam mais ainda o quadro nacional. O ambiente político daquele momento naturalmente se refletia na praça-d'armas.

A noite de 10 de novembro

Na noite de 10 para 11 de novembro, o *Tamandaré* estava atracado ao cais norte do Arsenal, mais ou menos na altura da oficina elétrica e em regime de prontidão. Nessa noite eu estava de serviço. Cerca das 9 para as 10 horas da noite, recebo ordens do chefe da divisão de serviço para ligar para todos os oficiais que não estavam a bordo, informando que, por ordem do comandante do navio, todos deveriam regressar imediatamente.

Era uma noite de céu encoberto. Caía uma chuva fina e constante. Como não havia telefone disponível a bordo, fui para uma oficina do arsenal próxima ao navio, onde sabia existir um telefone. De lá, liguei para os que pude localizar e informei-os das ordens do comando.

Ao voltar para o navio, recebi o recado de que o comandante queria que eu fosse a sua câmara. Ao chegar lá, fui informado de que naquela noite várias autoridades deveriam chegar a bordo e que eu deveria estar a sua disposição para auxiliá-lo na hora da chegada das pessoas. Além disso, o navio deveria estar pronto para desatracar e sair para o mar.

Espantado com as instruções que me estavam sendo dadas, arrisquei a óbvia pergunta: "O que está acontecendo?" Então o Comandante Heck me disse que a situação política havia se deteriorado mais ainda e que, por convite do ministro da Marinha, o Presidente da República poderia vir para bordo do *Tamandaré* onde ele estaria seguro e de onde poderia também exercer sua chefia da Nação. Realmente as coisas estavam indo de mal para pior.

Onze de novembro

Pela madrugada chegou o Presidente da República, com sua comitiva: oficiais de

seu Gabinete, ministros e outras autoridades, entre elas o jornalista e deputado Carlos Lacerda, e ainda oficiais, tanto do Exército como da Aeronáutica. Um grupo grande de pessoas, cerca de umas 30.

A ordem era para o navio suspender. A oficialidade estava praticamente toda a bordo. Quanto ao resto da tripulação, era outra história. Era impossível comunicar a todos que não estavam a bordo a ordem de retornar imediatamente. Não tenho certeza, pois já lá se vão 50 anos, e o que aqui estou narrando é fruto apenas da minha memória, mas, se bem me recordo, acho que uma estação de rádio transmitiu a informação de que todos deveriam retornar para bordo. O fato é que o dia vinha amanhecendo e alguns homens da tripulação ainda estavam chegando.

A necessidade de suspender fazia com que nem tudo fosse feito com perfeição. Como o navio estava em período de reparos, muita coisa precisava ser concluída nas máquinas para que a embarcação pudesse desatracar. Das chaminés saíam furiosamente rolos de fumaça negra; somente duas caldeiras estavam em condições de ser acesas naquela hora. Nem havia rebocadores disponíveis para auxiliar o *Tamandaré* na desatracação, muito menos guindaste para remover a prancha de acesso ao navio.

Assim mesmo, o Comandante Silvio Heck, demonstrando grande perícia, iniciou a manobra de desatracar do cais. Nessa hora eu estava no passadiço guarnecendo meu posto na estação de sinais, que ficava por ante-ré do passadiço. Aos poucos o navio começou a abrir a popa, a prancha acabou caindo na água e ficou flutuando. Alguns marinheiros que chegavam naquela hora ficaram na beira do cais. A manhã era cinzenta e chovia. Iniciavam-se assim os fatos ocorridos no dia 11 de novembro de 1955. O Cruzador Ligeiro *Tamandaré* suspendia do porto do Rio de Janeiro levando a bordo o

legítimo Presidente da República e demandava a barra de saída da Baía de Guanabara. Alguns outros navios da Marinha também suspenderam e se encontravam mais ao fundo da baía, inclusive o *Barroso*.

Ao passarmos pela Escola Naval, verificamos que a Fortaleza da Laje ostentava um sinal de bandeiras, que, depois de interpretado, dizia: “Saída do porto interdita a navios de guerra”. A partir desse momento o Cruzador *Tamandaré* entra em postos de combate!

A bordo estava o Dr. Carlos Luz, no legítimo exercício da Presidência da República! Com que autoridade alguém poderia impedir a saída de um navio de guerra da Marinha do Brasil arvorando o pavilhão da Presidência da República no tope de seu mastro? Opor-se à saída era um ato de insanidade! Raciocinando sobre o futuro do País: estavam abertas as portas para a destruição dos valores nacionais ao se rebelar contra a mais alta autoridade constituída, colocando o Brasil à beira de uma luta fratricida.

O navio, ainda com muita deficiência na propulsão, singrava lentamente em direção à barra, cerca de 5 nós no máximo. Em postos de combate, tinha toda a sua artilharia municada, dos canhões de 6 polegadas até as metralhadoras antiaéreas de 20 milímetros. Um poder de fogo muitas vezes superior a todos os fortes que guarneciam a entrada da Baía de Guanabara, isso tanto em volume de fogo, rapidez de tiro, flexibilidade, precisão quanto em alcance de tiro. Era uma situação muito favorável ao *Tamandaré*. Mas tínhamos que cruzar a barra guarnecida por várias fortalezas: Duque de Caxias, no Leme; São João, do lado da Urca; Laje, no meio da barra; e do lado de Niterói, Santa Cruz, Rio Branco e Imbuí.

Na realidade, somente três estavam em condições de abrir fogo: Leme, São João e Santa Cruz. Pouco depois de passarmos a barra, verificamos que os canhões do forte

de Santa Cruz estavam guarnecidos. Nessas condições, nossa artilharia principal de ré virou-se em direção àquela fortaleza. Parecia que tínhamos pisado num formigueiro. A soldadesca corria morro abaixo para se abrigar, fato mais tarde confirmado por um major do Exército, meu vizinho, que inclusive dera a ordem para que o pessoal se abrigasse.

Santa Cruz fora de ação, restavam os fortes do lado do Rio de Janeiro. Estávamos na altura da Ilha Cotunduba, mas com proa em direção às Ilhas do Pai e Mãe. Nessa hora, saía à barra também um navio mercante italiano. Lentamente o cargueiro passou por nós, ficando ambos a menos de meia milha um do outro.

FOGO CONTRA FOGO

Precisamente nesse momento, o Forte de São João abriu fogo (existem divergências quanto a quem atirou primeiro), mas os tiros caíram longe. O *Tamandaré* continuava em sua rota em direção às Ilhas Pai e Mãe. Alguns minutos se passaram até que, com violentos estampidos, caiu uma salva de cerca de três tiros muito próximo de nossa popa. Alguns estilhaços atingiram o navio, mas sem maiores conseqüências.

A partir desse momento, várias salvas foram disparadas a partir do Forte do Leme, enquadrando o navio. Durante o tempo em que ficamos sob o fogo da Fortaleza do Leme, o Forte de Copacabana também fez dois disparos com sua artilharia principal. Esses tiros foram longos, mas bem conteirados, passando ambos com um forte ronco bem por sobre o navio e levantando enormes colunas de água longe dele. No total, cerca de 14 disparos foram feitos (também existem dúvidas quanto a este número – alguns admitem apenas sete, mas a minha conta foi de 14).

O *Tamandaré* continuava em sua rota, com sua artilharia dividida pelos diversos

alvos, as três torres de vante da bateria principal para o Forte de Copacabana e as duas de ré para o Forte da Laje. Toda a bateria principal estava municada com projéteis perfurantes, a torreta de vante a boreste para o Forte do Leme; a torreta de ré do mesmo bordo para a Fortaleza São João; a torreta de bombordo a vante conteirada para o Forte Rio Branco e a de ré para a Fortaleza de Santa Cruz. Toda a bateria secundária estava municada com granadas antiaéreas e espoletadas para detonar sobre os alvos designados. Todos os canhões de 40 milímetros atirariam sobre todos os alvos que estivessem em seu raio de ação, especialmente Leme, São João, Santa Cruz e Rio Branco.

Sempre em sua rota o *Tamandaré* continuava a se afastar do alcance das fortalezas, mas pronto a revidar. Não disparou nem um só tiro. Afinal, éramos todos brasileiros, e o Presidente da República não queria derramamento de sangue. Também, se atirássemos, certamente muitos civis moradores da orla marítima, que nada tinham a ver com os acontecimentos, poderiam sofrer as conseqüências de um confronto entre o navio e as fortalezas que cercavam a entrada da barra. Seria uma catástrofe. Somente uma mente despreparada e desequilibrada poderia tomar tal atitude. A ponderação e o equilíbrio estavam do nosso lado, o que não acontecia por parte do General Lott e dos políticos que o cercavam.

Já a essa altura, a planta de máquinas, em plena condição de funcionamento, dava ao navio sua condição normal de operação. Fora do alcance das fortalezas, a condição de postos de combate foi relaxada.

Diante da situação de rebeldia do ministro da Guerra e de seus colaboradores, o Presidente da República e o Almirante Penna Botto se reuniram com os seus assessores na câmara do almirante para traçar o rumo das novas ações a serem tomadas.



Vice-Almirante Carlos Penna Botto e o
Presidente Juscelino Kubitschek

Um incidente

Foi nessa hora que fui chamado a comparecer à câmara do almirante. Exatamente no momento em que entrava pela porta de acesso à câmara, vejo um forte clarão amarelo, pela porta oposta à que eu entrava e de acesso ao convés, acompanhado de um violento estrondo. O susto foi geral. Atônitas, as pessoas que estavam em pé em pé ficaram, e as que estavam sentadas, como se impulsionalizadas por uma mola, se levantaram. Todos se entreolhavam, espantados com o estampido. No meio da confusão, ouço o almirante dizer em voz alta: "Fomos atingidos!!"

Na realidade, ocorrera um acidente de tiro, provocado por força de um defeito no circuito de fogo da torreta de boreste a vante. Essa torreta, quando entrava na posição de travamento, fechava o circuito de fogo. Foi isso o que aconteceu. Para agravar o fato, a boca do canhão ficava exatamente na altura da abertura da porta de acesso ao convés da câmara do almirante. Esclarecido o fato e passado o susto, todos acabaram rindo da situação.

Mais uma vez o "Lucky Lou" escapava de uma complicação. E o *Tamandaré* seguia agora em novos rumos.

NOVOS RUMOS – GRANDES DECEPÇÕES

A intenção de uma ação militar de intimidação no Rio de Janeiro, inicialmente cogitada, foi abandonada de pronto diante dos riscos que a população correria.

Em decorrência das conversações entre os políticos e das informações recebidas via rádio do capitão dos portos do Estado de São Paulo, as autoridades embarcadas tomaram a decisão de que o navio deveria ir para o porto de Santos, onde, aparentemente, havia condições mais favoráveis para que o governo se instalasse em São Paulo. De lá poderia exercer o seu poder.

O *Tamandaré* passou a rumar em direção ao porto de Santos. O tempo continuava encoberto, tendo piorado ao anoitecer, com chuvas mais intensas. Nessa altura dos acontecimentos, fomos informados, via rádio, de que a Força Aérea Brasileira (FAB) nos daria cobertura aérea. Afinal, não iríamos ficar sozinhos nessa ocasião de conturbação nacional.

Passei boa parte da noite acordado acompanhando os eventos. Era uma noite fechada, com chuvas intermitentes. Não se ouviu nenhum ronco de avião, nem perto nem longe. Em outra ocasião bem mais tarde conheci o piloto que recebera instruções para nos dar cobertura aérea. Suas instruções foram para sair com um DC-3, um avião velho, desarmado e de transporte de tropas. Uma piada, avião de transporte, sem radar, em noite de chuva! Será que o apoio militar seria dado por soldados armados de fuzil Mauser 1908 e embarcados no avião?

Pela madrugada, fui para o meu camarote repousar um pouco. Acabei dormindo profundamente. Pela manhã, na hora do café, fui para a praça-d'armas. Soube então que o navio retornava ao porto do Rio de Janeiro.

Pela madrugada haviam chegado informações do capitão dos portos em Santos, pela fonia, de que o *Tamandaré* iria ter uma recepção hostil por parte da guarnição do Forte de Santos. Em face dessas informações, não confirmadas (o grifo é meu), o Dr. Carlos Luz decidira que não iria haver nenhum confronto entre irmãos e que o navio deveria retornar ao Rio de Janeiro.

No decorrer da manhã, os canhões da bateria principal e da secundária foram disparados, eliminando-se a munição que neles tinha sido colocada. O *Tamandaré* entrou no porto do Rio de Janeiro no dia 12 de novembro, passando bem próximo à Fortaleza de Copacabana, com a guarnição formada no convés e com a banda de música tocando. O navio fundeou nas proximidades da Ilha Fiscal. Virava-se, assim, mais uma página da História do Brasil.

Logo após o navio ter amarrado a bóia, começou uma verdadeira romaria de autoridades e políticos. O ambiente de expectativa na praça-d'armas do *Tamandaré* era enorme. Corriam boatos de toda a sorte.

Carlos Lacerda na praça-d'armas

Em determinado momento, na praça-d'armas, o jornalista Carlos Lacerda senta-se à mesa onde estávamos conversando, Camarate, Damásio, eu, Fleury e o Batista. Logo em seguida, sentaram-se a essa mesma mesa o deputado Adauto Lúcio Cardoso, o senador Afonso Arinos de Melo Franco e mais um outro político que não me recordo o seu nome, possivelmente o Dr. Munhoz da Rocha.

Esses políticos traziam a informação de que se Carlos Lacerda desembarcasse poderia ser morto por um grupo de manifestantes que estavam nas proximidades do Ministério da Marinha. Também diziam que a embaixada dos Estados Unidos oferecia asilo político ao jornalista. Ouvíamos tudo isso com um misto de espanto e admiração. A História do Brasil contemporâneo estava a se desenrolar bem defronte de nós, os tenentes!

Depois de alguma conversa entre Carlos



Carlos Lacerda

Lacerda e os políticos, o jornalista vira-se para a tenentada e indaga, numa forma quase que teatral: "O que devo fazer, sair a pé pelas ruas e me sacrificar pela causa ou me asilar na embaixada americana, o que vocês acham?" A tenentada boquiaberta, em unanimidade, respondeu que Carlos Lacerda era mais importante vivo do que morto.

Passados os tempos, meditei muito sobre a atitude de Carlos Lacerda e tirei minhas conclusões, que decidi guardar somente para mim. O futuro iria

confirmar meus pensamentos.

ÚLTIMOS EVENTOS ANTES DO MEU DESEMBARQUE

A vida a bordo do *Tamandaré* continuou com seu rumo e ritmo normais, a mesma rotina, as fainas previstas no plano do dia e cumpridas religiosamente. Entretanto, era visível o ambiente de mal-estar que pairava entre a tripulação, oficiais e praças.

O navio de tantas tradições e feitos nobres, nesse episódio, não completara a sua missão. Não havia conduzido o governo do

País a porto seguro. O Presidente eleito ainda não tomara posse, os políticos ainda se debatiam com questões de quem, naquele período de transição, deveria estar no exercício da Presidência da República. Claro está que, no entender de muitos, houve sim um golpe de Estado e foi deposto o legítimo governo. Essa situação deveria ser modificada e revertida para o estado de direito.

Nessa confusão política, a Marinha acabou assumindo posições que se opunham ao estado de desordem política estabelecida pela força. Numa viagem da Esquadra ao Nordeste, a Marinha assumira o compromisso de apoiar o governador de Pernambuco, General Cordeiro de Farias, que pretendia assumir uma posição firme em relação aos políticos que subvertiam a ordem constitucional.

A Esquadra, composta pelos dois cruzadores, alguns contratorpedeiros classe "A" e contratorpedeiros-de-escolta, aportou em Recife. Na noite em que chegamos, estava prevista uma reunião entre o governador de Pernambuco e os comandantes dos navios, onde seriam traçados os planos de ação.

Aguardei meu comandante chegar dessa reunião. Cerca da 1 hora da manhã, o

Comandante Sílvio Heck retorna para bordo, com fisionomia abatida e demonstrando grande contrariedade. Chamou-me para acompanhá-lo a sua câmara e narrou-me os fatos acontecidos. Não houvera unanimidade entre os comandantes de navios, e nessas condições o governador desistira de qualquer ação de força.

Cerca das 7 horas daquela manhã, fui até o Cruzador *Barroso* conversar com os meus colegas. Nada sabiam do resultado da reunião da véspera. O ambiente era muito diferente daquele que tínhamos no *Tamandaré*. A esquadra retornou ao Rio de Janeiro como se nada tivesse acontecido.

O Comandante Sílvio Heck foi substituído; Carneiro Ribeiro, Damásio, Batista e eu fomos designados para servir fora de sede. Outros oficiais paulatinamente foram substituídos. Aquela praça-d'armas unida e que amava o seu navio foi completamente dissolvida.

No dia em que desembarquei do meu primeiro navio na Marinha brasileira, era virada, de forma melancólica, mais uma página da minha carreira de oficial da Marinha do Brasil.

Aquele valente navio jamais será esquecido!

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>; História do Brasil; História da Marinha do Brasil; Cruzador; Botto, Carlos Penna; Café Filho, João; Heck, Sílvio; Kubitschek, Juscelino; Lacerda, Carlos; Lott, Henrique; Luz, Carlos;

DO IDEOLÓGICO AO CATASTRÓFICO, A EMERGÊNCIA DO TERRORISMO NA AGENDA INTERNACIONAL*

SILVIO ADERNE NETO
Capitão-de-Fragata (FN)

SUMÁRIO

Introdução

O fim da era bipolar e o processo de globalização

O fim da era bipolar e os reflexos para o terrorismo

O processo de globalização

A incidência do fenômeno terrorismo nas relações internacionais

Conceitos de terrorismo

Evolução histórica do terrorismo

As características do terrorismo ideológico

As características do terrorismo catastrófico

O fundamentalismo

O que é fundamentalismo

O fundamentalismo cristão

O fundamentalismo judaico

O fundamentalismo islâmico

Origens do fundamentalismo islâmico

O fundamentalismo islâmico contemporâneo

O fenômeno das redes transnacionais e o terrorismo

As redes transnacionais

O uso das redes transnacionais pelo terrorismo

Os reflexos da política externa norte-americana no mundo islâmico

Conclusão

* Monografia final apresentada como requisito parcial para obtenção do Certificado de Especialista em Relações Internacionais pelo Instituto de Ciência Política e Relações Internacionais da Universidade de Brasília – UnB, em fevereiro de 2006.

INTRODUÇÃO

O fenômeno do terrorismo não é uma novidade no campo das Relações Internacionais. Entretanto, passou a ocupar um maior espaço na agenda internacional ao modificar sua forma de atuação. Tradicionalmente de cunho contestatório, esta atuação, antes seletiva e centrada em reivindicações nacionalistas e separatistas conectadas a uma aspiração ideológica, passa a ser de caráter global e de total oposição aos valores e à ordem vigentes, manifestando-se desprovida de caráter discriminatório quanto às vítimas de seus atos, cada vez mais midiáticos e espetaculares. É o que passou a ser denominado terrorismo catastrófico.

O desmoronamento da ordem bipolar vigente no período da Guerra Fria acelerou o processo de globalização, criando as condições para a ascensão dos Estados Unidos da América (EUA) como única superpotência planetária. A partir de então, de forma crescente e gradual, os EUA recorreram a medidas percebidas como unilaterais no cenário internacional, principalmente pelos perdedores da globalização, em especial o mundo islâmico. Tal dissonância teve como uma de suas conseqüências o aumento do ressentimento contra os Estados Unidos, que foi muito explorado pelas organizações terroristas de cunho fundamentalista.

Outra conseqüência do final da Guerra Fria, em particular do desmantelamento da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), foi a perda do controle dos arsenais de armamentos soviéticos, incluindo armas de destruição em massa. A partir do final dos anos 80, esses arsenais deixaram de ser monopólio de Estados nacionais e chegaram às mãos de atores não-estatais como as redes terroristas e as organizações criminosas transnacionais. Paralelamente, houve um crescimento do nú-

mero de Estados considerados falidos por não conseguirem exercer um mínimo de controle e segurança dentro do seu próprio território. O controle da proliferação de armamentos, principalmente das armas de destruição em massa, é um dos temas mais sensíveis da agenda internacional contemporânea.

O processo de globalização, por sua vez, ao incentivar a homogeneização dos padrões culturais globais segundo o modelo ocidental, ao mesmo tempo em que evidenciava as assimetrias de poder e riquezas do mundo contemporâneo, causou um sentimento de frustração, em algumas sociedades, propício à exploração por parte dos grupos terroristas fundamentalistas. Paradoxalmente, a globalização facilitou a interconectividade planetária, o que favoreceu a emergência do fenômeno das redes transnacionais, explorado com maestria por esses mesmos grupos.

O presente trabalho abordará a mudança ocorrida nos fundamentos do terrorismo antes da derrocada comunista, o qual designaremos de terrorismo ideológico, que, como já visto, adquire novas características e se torna catastrófico, passando a ocupar um espaço sem precedentes na agenda internacional. Ressalta-se que, diferentemente de vários autores, consideramos que o terrorismo catastrófico não se inicia com os atentados de 11 de setembro nos EUA. As indicações de que uma nova modalidade de terrorismo estava em curso já haviam sido evidenciadas com o primeiro e fracassado atentado contra o World Trade Center, em Nova Iorque, em 1993, e reforçadas por meio dos atentados contra o metrô de Tóquio e contra uma repartição federal norte-americana em Oklahoma City, ambos em 1995. Sendo assim, o 11 de Setembro foi simplesmente o mais televisivo e marcante evento de um processo que já se iniciara antes, pelas causas acima descritas.

Para tentar demonstrar a evolução desse processo, discutiremos, inicialmente, as modificações no cenário internacional introduzidas pela globalização e pelo desmoronamento da ordem bipolar vigente no período da Guerra Fria. Em seguida, abordaremos o fenômeno terrorismo em si, seu conceito, sua evolução histórica e as diferenças fundamentais entre o terrorismo ideológico e o catastrófico. O capítulo seguinte aborda o papel desempenhado pelo fundamentalismo religioso, nas suas diversas vertentes, para o aumento do terrorismo catastrófico. Dando prosseguimento, será estudada a influência do fenômeno da proliferação de redes transnacionais e suas contribuições para o maior protagonismo do terrorismo na agenda internacional. Na sequência, serão discutidas as ações dos EUA no campo das Relações Internacionais ocorridas no período compreendido entre 1989 e os dias atuais que, de alguma forma, influenciaram nesse processo. Por fim, apresentaremos as conclusões obtidas em decorrência dos fatores expostos anteriormente sobre as causas das modificações ocorridas na incidência, na forma e na repercussão do fenômeno terrorismo nas Relações Internacionais atuais, incluindo as premissas para o seu melhor enfrentamento.

O FIM DA ORDEM BIPOLAR E O PROCESSO DE GLOBALIZAÇÃO

“Estamos no início de uma nova era, caracterizada por grande insegurança, crise permanente e ausência de qualquer tipo de *status quo* [...]” (M. Stümer *apud* Hobsbawm, 2003:537).

O fim da ordem bipolar e os reflexos para o terrorismo

As significativas transformações ocorridas no sistema internacional nos

estertores dos anos 80 levaram ao encerramento do período histórico rotulado pelo historiador Eric Hobsbawm como “O breve século XX” (da eclosão da Primeira Guerra Mundial ao colapso da URSS). Essas mudanças foram tão velozes e profundas que surpreenderam a maioria dos analistas de Relações Internacionais. O presente tópico procurará sintetizar essas transformações e apresentar os seus reflexos no que tange ao fenômeno do terrorismo.

O sistema condominial americano-soviético que ruíu com a queda do muro de Berlim, em 1989, e a desintegração da URSS, em 1991, iniciou-se por volta de 1947, com o começo da chamada Guerra Fria. Tal sistema caracterizou-se pela bipolaridade e pelo embate entre as duas superpotências (EUA e URSS) nos campos político, ideológico, econômico e estratégico-militar. Apesar das tensões, o equilíbrio entre as superpotências era mantido, principalmente, pela capacidade de mútua destruição assegurada, materializada nos seus arsenais nucleares.

A competição nos diversos campos citados levou as duas superpotências à criação de um sistema de órbitas de influência. Era um modelo caracterizado pela concorrência extrema no centro do sistema e pelo conflito aberto na periferia. Segundo Amado Cervo, “durante a Guerra Fria, as duas superpotências eram estimuladas a buscar aliados, socorrê-los ou reprimir insubordinações diante da repartição dos países em zonas de influência. A globalização desse intervencionismo declina com o término da bipolaridade e os Estados liberam seus impulsos, na expectativa de que ninguém lhes venha obstruir a política de segurança” (Cervo, 2001: 200).

Com o final da competição entre as superpotências, em função do colapso soviético, os EUA passam a ser a única superpotência planetária, com esmagadora su-

perioridade militar. Entretanto, a nova ordem que surge ainda suscita dúvidas quanto ao seu real formato, sendo considerada pela maioria dos analistas como um período de transição, difuso e de alta complexidade e conflituosidade.

No que tange ao terrorismo, cabe ressaltar que as percepções conflitantes dos EUA e da URSS durante o período da Guerra Fria afetaram, inclusive, a possibilidade de efetiva cooperação multilateral na elaboração de normas abrangentes de prevenção e combate ao terror. Como destaca o professor Alcides Costa Vaz: "Até o final dos anos oitenta, [...], os instrumentos de cooperação multilateral para o enfrentamento ao terrorismo internacional, reiterando tendência inicial, foram definidos em razão dos tipos de atentados mais frequentes e, por conseguinte, dos alvos mais recorrentes. O tratamento de questões de ordem conceitual e das múltiplas causas do fenômeno ficou relegado à discussão acadêmica sem incidir diretamente na definição de políticas e de ações no plano internacional" (Vaz, 2004:83-84).

A razão principal do conflito de percepções entre EUA e URSS residia no enquadramento como terroristas ou não dos movimentos guerrilheiros de libertação nacional que proliferaram durante o período de descolonização do pós-guerra. A URSS apoiava e financiava esses movimentos, que, muitas das vezes, eram considerados terroristas pelos EUA (Sutti e Ricardo, 2003:42). Com o desmantelamento da ordem bipolar surgem novas perspectivas de cooperação multilateral no combate ao terrorismo de uma forma mais abrangente, que, no entanto, não foram aproveitadas.

Outra consequência, com reflexos para o terrorismo, das transformações pelas quais passou o sistema internacional foi o aumento do número de Estados ditos fra-

cassados, concomitantemente com o incremento da oferta de armamento decorrente do desmantelamento do arsenal soviético, inclusive com a possibilidade de proliferação das armas de destruição em massa.

O espectro da utilização dessas armas por atores não-estatais passaria a pairar na agenda internacional e seria determinante na formulação de políticas a partir da década de 90. Conforme sugere Huntington, "no mundo pós-Guerra Fria, a competição fundamental em termos de armamentos é de outro tipo. Os antagonistas do Ocidente estão tentando obter armas de destruição em massa e o Ocidente está tentando impedi-los. Não é um caso de aumento versus aumento, mas sim de aumento versus contenção" (Huntington, 1997:2003).

Com relação à proliferação dos Estados ditos fracassados, a partir dos anos 90 eles seriam protagonistas na grande maioria das crises internacionais, como nos casos do Haiti, da Somália, do Camboja, de Ruanda, do Congo, do Afeganistão e de outros países. Tais crises suscitariam posicionamentos como o de Francis Fukuyama: "A intimidação não funciona quando a probabilidade do uso de armas de destruição em massa é substancial. O princípio da soberania por si só nunca seria suficiente para proteger um país que desse abrigo a este tipo de ameaça. Portanto, a solução desse problema leva exatamente ao mesmo resultado da intervenção humanitária: a necessidade de invadir esses países e assumir sua governança para eliminar essas ameaças e impedir que voltem a surgir no futuro" (Fukuyama, 2004:130).

Assim sendo, a mudança na ordem estruturante do sistema internacional adicionou novos fatores de instabilidade ao sistema que, juntamente com algumas consequências advindas do processo de globalização, abordadas a seguir, teriam reflexos importantes na incidência do fenô-

meno do terrorismo nas relações internacionais. Por outro lado, o fim da era bipolar favoreceu uma abordagem mais multilateral do tema terrorismo por parte da comunidade internacional, oportunidade que não foi aproveitada em todo o seu potencial.

O processo de globalização

Nos últimos 30 anos, o mundo vem passando por um acelerado processo de desenvolvimento nos campos das comunicações, dos transportes e do processamento de informações, que tem conferido maior autonomia aos indivíduos. Dessa forma, ficou mais fácil movimentar pessoas, produtos, finanças, informações e idéias através de fronteiras, o que antes era monopólio de governos e de grandes corporações. Os terroristas também souberam tirar proveito dessas mudanças em prol de seus objetivos, e é sob esse enfoque que analisaremos as mudanças introduzidas pelo processo de globalização (Talbot e Chanda, 2002:12).

No processo de globalização, embora a dimensão econômica seja a mais aparente, a dimensão cultural é a que absorverá as mais graves conseqüências. A interferência cultural, a partir da convivência num mundo globalizado, tem o potencial e as condições de tornar fato o desaparecimento das culturas nacionais e das raízes culturais dos indivíduos de uma mesma sociedade.

Segundo Marta Skinner de Lourenço, “a globalização econômica não é uma imposição tecnológica nem um fenômeno puramente econômico. As transformações que se aceleraram a partir da década de 1970 não suprimiram as tendências de longo prazo do sistema capitalista, nem sua forma de evolução traumática, impulsionada pelos movimentos inter-relacionados da acumulação do poder e da riqueza, alavancados,

a um só tempo, pela competição interestatal e pelas relações de conflitos de dominação entre poderes hegemônicos, grupos sociais específicos e países subordinados” (Globalização in Silva, 2004: 380).

Dessa forma, o atual processo de globalização não pode ser considerado uma obra exclusiva dos mercados ou do processo tecnológico. A geopolítica que culminou com a queda do Muro de Berlim e com a derrocada da União Soviética está intimamente associada com esse processo. Para alguns analistas como John Gray, professor de Pensamento Europeu da London School of Economics, “a Al Qaeda é um subproduto da globalização. Assim como os cartéis mundiais das drogas e as grandes empresas do comércio virtual que se desenvolveram nos anos 1990, evoluiu numa época em que a desregulamentação financeira criou grandes reservatórios de riqueza no estrangeiro e o crime organizado tornou-se global. Sua característica mais distintiva – planejar uma forma privatizada de violência organizada no mundo inteiro – seria impossível no passado” (Gray, 2004:11-12).

No campo tecnológico, a globalização ofereceu ao terrorismo uma nova gama de possibilidades para ampliar sua atuação, como destaca o jornalista e ex-oficial de Inteligência do US Marine Corps Dan Verton: “[...] grupos terroristas como Al Qaeda, Hamas e Hezbollah têm ativamente usado mensagens criptografadas em computador e Internet cafés para manter um alto ritmo de operações. Esses grupos também indicam estar se movendo do terrorismo tradicional patrocinado por Estados para um terrorismo que se utiliza de moderna tecnologia, incluindo a Internet, para apoiar o seu levantamento de fundos e o constante recrutamento de novos simpatizantes para sua ideologia” (Verton, 2003:108).

A distribuição desigual dos benefícios do processo de globalização é compreensível por se tratar de um processo competitivo e fadado a premiar o maior empreendedorismo. Entretanto, conforme lembra o professor Argemiro Procópio, “a globalização de mão única trai o espírito universitário, concentrando consigo o poder da indicação em que direção se deve pensar e julgar o internacional” (Procópio, 2003:43). Portanto, o desafio maior que se impõe atualmente é estender a todos os países os benefícios que até o momento se restringiram a um seleto grupo de países desenvolvidos.

Os líderes de organizações terroristas atuais normalmente apresentam-se como críticos do processo de globalização. Essas críticas se concentram, principalmente, no que consideram como uma tentativa de homogeneização de padrões culturais segundo um paradigma ocidental e na distribuição desigual dos benefícios, que, segundo esses líderes, perpetua as condições de atraso e submissão a que é relegada uma grande parcela da população mundial. Neutralizar o discurso dessas lideranças que se dizem porta-vozes dos excluídos desse processo é um dos maiores desafios daqueles que combatem o terrorismo atualmente.

Paradoxalmente, as organizações terroristas têm se beneficiado dos progressos trazidos pela globalização, principalmente no campo das comunicações e dos transportes, que facilitam o livre deslocamento de seus integrantes e a propagação de suas idéias.

Contextualizadas as principais modificações ocorridas na ordem internacional após a derrocada do comunismo e suas repercussões para o terrorismo em conjunto com as mudanças advindas do processo de globalização, serão abordados no item seguinte os conceitos de terrorismo e a evolução do fenômeno ao longo dos tempos.

A INCIDÊNCIA DO FENÔMENO TERRORISMO NAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS

“A ânsia de destruir é também uma ânsia criativa”

Mikhail Bakunin, anarquista russo do século XIX.

(Apud Woodcock, 2004: V.1 p.168).

Conceitos de terrorismo

A dificuldade de se chegar a um consenso sobre uma definição de terrorismo universalmente aceita é uma indicação da complexidade do fenômeno em questão. O secretário-geral da Organização das Nações Unidas (ONU), Kofi Annan, tem frisado em seus relatórios a importância de os Estados membros alcançarem uma definição consensual de terrorismo que sirva de ponto de partida para uma convenção abrangente sobre o tema, permitindo, assim, a elaboração de estratégias globais de combate a este que vem sendo considerado o flagelo do novo milênio (Annan, 2004: 3-4; 2005: 25-26).

Existe uma grande variedade de conceitos de terrorismo em função dos propósitos almejados e dos enfoques dados pelos estudiosos do assunto. Para alguns, como Didier Bing, “o terrorismo é uma relação e não um conceito. Seu significado varia de acordo com os atores e com as circunstâncias: a história tem mostrado que aqueles que se dizem ‘resistentes’ serão denominados ‘terroristas’ por seus adversários e que, muitas vezes, o ‘terrorismo’ é a violência do outro, pretexto para exercer sua própria violência” (Apud Smouts, Battistella e Vennesson, 2003: 482).

Ainda dentro dessa linha de argumentação, Jacques Derrida chama atenção para a necessidade de ser cuidadoso com a utilização do termo terrorista, já que “todo terrorista no mundo alega que está agindo

em legítima defesa a um terrorismo anterior da parte do Estado” (*Apud* Borradori, 2004:112).

Ao discorrer sobre o conceito de terrorismo político, Norberto Bobbio, inicialmente, ressalta o entendimento corrente do terrorismo como “a prática política de quem recorre sistematicamente à violência contra as pessoas ou as coisas provocando o terror”, que por sua vez está ligado a um regime de emergência a que um governo recorre para se manter no poder, como no caso da prática do Estado francês durante o período Jacobino da Revolução Francesa entre 1793 e 1794 (Bobbio, Matteucci e Pasquino, 2004: 1242).

No caso do terrorismo político, que também pode ser entendido por “instrumento ao qual recorrem determinados grupos para derrubar um governo acusado de manter-se por meio do terror”, Bobbio faz questão de separar o terrorismo enquanto fenômeno limitado ao âmbito do Estado, do terrorismo internacional, em particular no caso das guerras de libertação nacional inseridas num contexto político internacional. No primeiro caso temos o exemplo do movimento populista russo *Narodnaja Volya* (Vontade do Povo), do século XIX, que se notabilizou por utilizar o terrorismo como seu principal instrumento de luta, assassinando, dentre outros, o czar Alexandre II da Rússia, em 1881. No caso do terrorismo internacional é citado o exemplo do terrorismo palestino, que representa uma forma de luta política internacional que foge aos padrões tradicionais de guerra entre Estados (*Ibid.*, p. 1242-1244).

Na mesma linha de Bobbio, o *Dicionário Aurélio Buarque de Holanda* define terrorismo como sendo “modo de coagir, ameaçar ou influenciar outras pessoas, ou de impor-lhes a vontade pelo uso sistemático do terror. Forma de ação política que combate o poder estabelecido mediante o emprego da violência” (Ferreira, 1986:1669).

O Departamento de Estado dos Estados Unidos da América, que anualmente publica uma listagem das organizações que considera como terroristas, define o terrorismo como “violência premeditada e politicamente motivada perpetrada contra alvos não-combatentes por grupos subnacionais ou agentes clandestinos, normalmente visando influenciar uma audiência” (Hoffman, 1998:38).

O diretor da *Rand Corporation* e ex-diretor do Centro de Estudos de Terrorismo e Violência Política da Universidade de St. Andrews, na Escócia, Bruce Hoffman, destaca o caráter fluido do termo terror ao longo dos anos: associado na Revolução Francesa a uma ação repressora de Estado; com os anarquistas, no século XIX, passa a referir-se a uma ação revolucionária contra o Estado; na década de 30, surge o terror repressor de Estado do nazifascismo e do stalinismo; no pós-guerra reassume os laços com a ação revolucionária ao mesmo tempo em que é utilizado para designar a ação repressora contra-revolucionária de alguns desses Estados. Para Hoffman, terrorismo “é a criação e exploração deliberada do sentimento de medo por meio da violência ou sua ameaça na busca de mudanças políticas” (Hoffman, *op. cit.*, p.15-43).

Conforme ressalta o professor da Universidade do Estado de São Paulo de Franca (Unesp) Héctor Luis Saint-Pierre, “uma das primeiras dificuldades que surge na hora de definir o que seja terrorismo decorre da característica eminentemente subjetiva do terror”. Isso ocorre pelo fato de o terror ser um fenômeno psicológico ligado a reações emocionais tais como ansiedade, incerteza ou amedrontamento, que não podem ser determinadas objetivamente.

O professor Saint-Pierre também destaca a importância de distinguir os três tipos de vítimas do terrorismo: a *tática*; a *estra-*

tégica; e a política. A vítima tática, a mais evidente, é aquela diretamente atingida pelo ato terrorista, como, por exemplo, as pessoas mortas e feridas em decorrência da ação de um homem-bomba. As **vítimas estratégicas** seriam todas aquelas pessoas não atingidas diretamente pelo ato terrorista, mas que fazem parte do grupo de risco a que pertencem as vítimas táticas. Essas vítimas seriam atingidas psicologicamente pela insegurança de saber que poderão ser as próximas vítimas táticas. Finalmente, teríamos as **vítimas políticas**, encarnadas pelo Estado ou seus representantes, que deveriam garantir a vida dos seus cidadãos, mas não obtiveram êxito (Idéias, 2003: 137-138). Um exemplo recente de vítima política do terrorismo foi o primeiro-ministro espanhol José Maria Aznar, do Partido Popular. Os atentados terroristas nas estações de trem de Madri, em 11 de março de 2004, tiveram grande peso na derrota eleitoral do seu partido, cinco dias depois, contrariando todas as pesquisas de opinião realizadas antes dos atentados.

Bruce Hoffman ressalta a importância de não se confundir terrorismo com guerrilha; para isso elenca algumas distinções básicas: guerrilhas capturam e mantêm território e operam a partir de uma base onde exercem determinado tipo de controle ou soberania sobre a área geográfica e sua população. Atuam como pequenas unidades militares, atacando forças militares inimigas; e terroristas são grupos menores, que não capturam ou mantêm território, evitam engajamento em combate com forças militares e não exercem nenhum tipo de controle ou soberania sobre determinada área ou população (Hoffman, *op. cit.*, p.41). Talvez a Al Qaeda e sua associação com o regime talibã no Afeganistão tenham quebrado alguns desses paradigmas.

Outro ponto polêmico ao definirmos terrorismo é se focalizaremos o propósito da

ação, as técnicas utilizadas ou o praticante do ato (Stern, 2004: xix). O professor Eugênio Diniz salienta a importância de se ter em mente que “o meio do terrorismo não é o emprego ou ameaça de emprego da força, mas o emprego ou ameaça de emprego da força de maneira específica: o terror” (Diniz, 2004:19-20).

Por fim, como afirma Michael Walzer, “não importa de que modo o código político esteja especificado, o terrorismo é a deliberada violação de suas normas. [...] Desrespeita limites morais além dos quais parece ser impossível qualquer outra limitação [...]” (Walzer, 2003:346-347).

A análise comparativa das definições e considerações acima expostas demonstra que algumas características comuns estão presentes na maioria delas, quais sejam: **a finalidade política; o emprego de meios violentos; e a intenção de influenciar um público-alvo maior que as vítimas diretamente envolvidas no ato terrorista**. No presente trabalho optou-se pelo foco simultâneo nos meios utilizados pelos terroristas e no propósito político da ação, pois consideramos ser esta a marca diferenciadora, por exemplo, de um atentado terrorista em relação a uma ação do crime organizado ou do narcotráfico, que pode utilizar as técnicas ou táticas terroristas, porém objetivando, fundamentalmente, a obtenção de lucro ilícito.

Evolução histórica do terrorismo

Na história da humanidade, a violência física e psicológica sempre foi utilizada em larga escala, em nome de uma ideologia, de uma religião, da manutenção do poder, como forma de dominação, do personalismo, entre outros tantos motivos injustificáveis.

O historiador norte-americano Caleb Carr considera como marco histórico inicial do terrorismo, nesse caso terrorismo de

Estado, as guerras punitivas como a desencadeada pelos romanos contra Cartago no século III a.C. A total destruição do exército inimigo, bem como de sua cidade, e o extermínio gratuito da maioria de seu povo, incluindo idosos, mulheres e crianças, seriam os motivos da escolha (Carr, 2002: 29-32).

A professora da Universidade de Harvard Jéssica Stern prefere considerar o grupo judeu dos sicários, ao qual pertenceu Barrabás, contemporâneo de Jesus Cristo, como o pioneiro do terrorismo. Os sicários se notabilizaram pelos assassinatos de romanos utilizando a sica, uma espada de porte médio. As ações de sabotagem contra os dominadores da região da antiga Palestina ficaram famosas e culminaram com a destruição do Templo dos judeus pelos romanos e com o suicídio generalizado dos sicários em Massada (Stern, *op. cit.*).

Talvez o primeiro grupo organizado que empregou sistematicamente o assassinio por uma causa política tenha sido a seita muçulmana xiita¹ dos Ashishin (origem etimológica da palavra assassino), que atuou no Oriente Médio entre os anos de 1090 e 1275. Liderados por Hassan Bin Sabbah, os assassinos, que viviam em fortalezas situadas em regiões montanhosas da Síria e do atual Irã, consideravam sua missão de eliminar determinada autoridade política ou religiosa um verdadeiro rito, que invariavelmente culminava com a sua própria morte ao se deixarem flagrar. Segundo versões não confirmadas, faziam uso da substância alucinógena haxixe antes de praticar seus crimes, o que teria originado o nome da seita (Lewis, 2003: 23-24).

Entretanto, a origem da palavra terror está associada ao *régime de la terreur*, período Jacobino da Revolução Francesa, entre setembro de 1793 e julho de 1794, caracterizado por grande violência e por milhares de execuções na guilhotina. Naquela ocasião, em contraste com o seu uso contemporâneo, o termo tinha uma conotação positiva no sentido de que era um recurso do Estado para restabelecer a ordem.

Em meados do século XIX, o extremista republicano italiano Carlo Pisacane defendeu com pioneirismo a idéia de que "a violência é necessária não só para chamar atenção ou para dar publicidade a uma causa, mas também para informar, educar e em última instância arregimentar as massas em prol de uma revolução" (Hoffman, *op. cit.*, p.17). Suas idéias serviram de base para o terrorismo moderno, juntamente com outros ingredientes fornecidos pelo niilismo e por algumas correntes mais violentas do anarquismo do século XIX.

O niilismo pregava a negação de qualquer crença religiosa e de toda a ordem vigente. O niilista não acreditava em nenhum princípio moral e em nenhuma lei natural. Os niilistas russos preconizavam a libertação do povo trabalhador, e os niilistas alemães, cuja maior expressão foi Nietzsche, acreditavam que Deus havia morrido e com ele morreram todos os valores que até então davam sentido à vida humana (História do Pensamento, 1987:600-603).

O anarquismo, que deriva da palavra grega *anarkia*, sem governo, pregava uma sociedade livre de todo o domínio político e autoritário. Era um movimento dirigido substancialmente contra o Estado. Seu prin-

1 N.A.: Xiita: corrente do islamismo que surgiu após a morte do profeta Maomé, em 632 d.C., divergindo dos sunitas em função da sucessão da liderança islâmica. Os xiitas atribuem o direito de liderança ao direito de sangue da estirpe do profeta, enquanto os sunitas acreditam que o sucessor deve ser eleito pelos representantes de todo o Islã (DEMANT, 2004:396).

principal mentor foi o russo Mikhail Bakunin, que ressaltava a importância do elemento destrutivo que existe em todo processo revolucionário (Woodcock, *op. cit.*, p.168). Em 1869, Bakunin escreveria, juntamente com Serguei Nechaev, a obra *Catecismo Revolucionário*, que seria a principal referência para o anarcoterrorismo que grassou no final do século XIX, cujo maior destaque foi o grupo russo Narodnaya Volya (Woodcock, 2004: v. 2, p. 218) e cujas características permaneceriam como paradigma para as ações terroristas por um longo tempo: células secretas, rígido código de segredo entre os membros da organização, terror seletivo, roubo de armas de polícias e forças armadas e assaltos a bancos e empresas (Laqueur, 2001:28-30).

Ainda fazendo parte do caudal de transformações da virada do século XIX para o século XX, exacerbou-se o nacionalismo consubstanciado no orgulho racial e na obsessão patriótica, influenciando ações terroristas desencadeadas com o objetivo de conquista de independência, reunificação e, até mesmo, formação de uma nova pátria. O assassinato do Arquiduque Francisco Ferdinando, do Império Austro-Húngaro, pelo ativista Gavrilo Princip, do grupo sérvio Mão Negra, desencadeou a Primeira Guerra Mundial e se enquadra na conjuntura exposta (Hoffman, *op. cit.*, p.21).

Nesse contexto, surgiu o Exército Republicano Irlandês (IRA), que teve origem no movimento Feniano², entre 1850 e 1860. Criado em 1914, por ocasião da luta armada pela independência da Irlanda, o IRA, pelo caráter seletivo de suas ações, ensejaria o surgimento, em 1968, do IRA provisório (PIRA), visando à união da Irlanda do Norte

com a Irlanda. O IRA foi responsável pelo desencadeamento de uma série de atos de terror indiscriminado contra protestantes que serviriam de modelo a outras organizações terroristas, a partir do final dos anos 60. Dentre suas principais ações destacaram-se o assassinato do membro da família real inglesa Lord Mountbatten e o atentado a bomba contra a primeira-ministra britânica Margareth Thatcher, em 1984, durante a convenção do Partido Conservador no Grand Hotel de Brighton. Ao todo, cerca de 3.700 pessoas morreram em função do terrorismo praticado pelo IRA (Moloney, *op. cit.*, p. xiii). Em junho de 2005, numa decisão histórica, o IRA anunciou o abandono da luta armada e a entrega de todo o seu arsenal de armas.

Ainda dentro do contexto nacionalista, buscando conseguir a independência e unificação do País Basco, uma região compreendida entre Espanha e França, fundamentada em sua identidade cultural, destacou-se o grupo Euskadi ta Azkatasuna (Pátria Basca e Liberdade-ETA), fundado em 1959. Dentre vários atos terroristas que vitimaram mais de 5 mil pessoas até hoje destacou-se o assassinato do primeiro-ministro espanhol Carrero Blanco, em 1973. Atualmente, o ETA vem perdendo sua força e apoio popular (Sutti e Ricardo, *op. cit.* p. 48-50).

Na América Latina, foram grandes os reflexos da Guerra Fria e da conseqüente divisão do mundo em dois pólos antagônicos de influência: um americano e outro soviético. As táticas de guerrilha vitoriosas na Revolução Cubana de 1959, aliadas aos ideais socialistas de inspiração marxista ou maoísta, passaram a servir de fonte de inspiração para vários grupos que visavam à subversão da ordem estabelecida.

2 N.A.: Feniano: o nome vem de "Sinn Fein" – somente nós, em gaélico. Era uma sociedade secreta que agrupava imigrantes irlandeses nos EUA, com a finalidade de libertar a Irlanda da dominação britânica. Atualmente, Sinn Fein é o nome do braço político do IRA na Irlanda do Norte (Moloney, 2003:537).

Entre os principais grupos (guerrilheiros para alguns e terroristas para outros) surgidos nesse contexto destacaram-se:

- **Colômbia** – Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (FARC), Movimento 19 de Abril (M 19), Exército Popular de Libertação (EPL) e Exército de Libertação Nacional (ELN). Em oposição a esses grupos surgiram as Autodefesas Unidas da Colômbia (AUC), compostas por paramilitares, mas utilizando métodos iguais aos de seus rivais. Os grupos colombianos são peculiares por terem como uma de suas principais fontes de renda os lucros oriundos do narcotráfico em função de suas alianças com os barões da droga, o que gerou o aparecimento do termo narcoterrorismo ou terrorismo narcocriminal (Pontes, 1999: 80). Atualmente as FARC continuam muito atuantes, enquanto que o ELN e as AUC negociam sua desmobilização com o governo colombiano. O M 19 e o EPL abandonaram a luta armada;

- **Peru** – Sendero Luminoso e Movimento Revolucionário Tupac Amaru (MRTA). O Sendero foi responsável pela morte de cerca de 30 mil peruanos nos anos 80 e 90. De inspiração maoísta, seu líder, hoje preso, Abimael Guzmán, se autoproclamava a quarta espada do socialismo depois de Marx-Engels, Lênin e Máo Tsé Tung (Araújo, 2004:73-74). Atualmente o Sendero está se rearticulando e aproximando-se do modelo colombiano de vínculos com o narcotráfico. O MRTA notabilizou-se pelo seqüestro de 74 pessoas na Embaixada do Japão em Lima, em 1996-97, que culminou com a morte de todos os 14 terroristas. Atualmente, encontra-se desarticulado e sem apoio popular;

- **Brasil** – Vanguarda Popular Revolucionária (VPR), de Carlos Lamarca; Ação Libertadora Nacional (ALN), de Carlos Marighella; e Movimento Revolucionário 8 de Outubro (MR8). A VPR se notabiliza-

ria pelo atentado com carro-bomba que matou o sentinela do Quartel-General do II Exército em São Paulo, o soldado Mário Kozel, em 1968 (Sutti e Ricardo, *op. cit.*, p. 64). O “Minimanual de Guerrilha Urbana de Marighella” ficaria famoso e seria considerado uma referência por grupos terroristas sul-americanos e europeus do final dos anos 60 e início dos 70 (Hoffman, *op. cit.*, p. 29 e 52). Sua idéia central era que, no Brasil, um movimento insurrecional deveria começar nas cidades e não no campo, como no caso dos movimentos revolucionários da China e de Cuba. Outra inovação dos grupos terroristas brasileiros seria o seqüestro de diplomatas estrangeiros como forma de causar embaraços para o governo e atrair a atenção da mídia internacional (Laqueur, *op. cit.*, p. 184-187). Em meados dos anos 70 esses grupos tiveram suas ações neutralizadas pelo governo militar brasileiro;

- **Chile** – Movimento Revolucionário de Esquerda (MIR) e Frente Patriótica Manoel Rodríguez (FPMR). Ambos opositores do regime do General Pinochet, perderam o apoio local após o retorno do Chile à democracia. Suas ações atualmente se restringem a assaltos e seqüestros para angariar fundos no país e no exterior. Os seqüestros dos empresários brasileiros Abílio Diniz, em 1989, e Washington Olivetto, em 1998, contaram com a participação de terroristas chilenos ligados à FPMR;

- **Argentina** – Montoneros e Exército Revolucionário do Povo (ERP). Adeptos da tese de terror urbano de Carlos Marighella, suas ações violentas cresceram gradativamente, incluindo o seqüestro e morte do ex-Presidente Aramburu pelos Montoneros, em 1970. Diferentemente dos grupos brasileiros, chegaram a ter grande número de seguidores (25 mil os Montoneros e 5 mil o ERP), em função de contar com o efetivo apoio de várias centrais

sindicais (Laqueur, *op. cit.*, p. 181-183). Desde a redemocratização argentina, no início dos anos 80, os Montoneros e o ERP deixaram de atuar como organizações terroristas;

- **Uruguai** – Tupamaros. Também adeptos do terror urbano, porém mais sofisticados e seletivos em suas ações que os grupos terroristas brasileiros, os Tupamaros chegaram a apoiar uma frente ampla derrotada nas urnas em 1971 (*Ibid.*, p. 182). Abandonou a luta armada após a redemocratização uruguaia e hoje vários de seus integrantes fazem parte do governo do Presidente Tabaré Vázquez;

- **El Salvador** – Frente Farabundo Martí de Libertação Nacional (FMLN). Criada em 1980, com o apoio cubano e nicaraguense, tentou derrubar o governo salvadoreño durante 12 anos, trazendo profundos danos à economia e à infra-estrutura do país. Direta ou indiretamente, foi responsável por 75 mil mortes nesse período (Pontes, *op. cit.*, p.55); e

- **Nicarágua** – Frente Sandinista de Libertação Nacional (FSLN) e os “Contra”. De orientação marxista, criada em 1962, a FSLN ofereceu feroz oposição ao regime ditatorial de Anastásio Somoza utilizando-se de táticas terroristas e de guerrilha, até conquistar o poder, em 1979. A partir de 1981, surgiu o movimento terrorista dos “Contras”, que, financiado pelos EUA e utilizando-se das mesmas técnicas da FSLN, tentou, sem sucesso, derrubar o governo local. Cerca de 70 mil pessoas pereceram devido à ação dos Contras nesse período (*Ibid.*, p.59).

No Oriente Médio, destaca-se o papel desempenhado pelo terrorismo na formação do Estado de Israel. Grupos extremistas sionistas como o *Irgun* e sua dissidên-

cia *Stern Gang* foram os pioneiros nas ações terroristas no Oriente Médio. Em 1946, o atentado a bomba contra o Hotel Rei Davi, em Jerusalém, matando indiscriminadamente 91 pessoas entre britânicos, árabes e judeus, estabeleceu um novo parâmetro, sem precedentes na história do terrorismo. A retirada britânica de Israel e a conseqüente criação do Estado de Israel serviriam de exemplo de uso com sucesso de táticas terroristas em prol de uma causa e inspirariam vários outros grupos nacionalistas posteriores, como a Frente de Libertação Nacional (FLN), na Argélia, e, inclusive, seus rivais palestinos (Hoffman, *op. cit.*, p. 51 e 64).

Contraopondo-se à formação do Estado de Israel surge, em 1959, a organização palestina Al Fathah (conquista, em árabe), liderada por Yasser Arafat, adepta da luta armada e das ações terroristas contra Israel. Posteriormente, Arafat conquistaria a liderança da Organização para Libertação da Palestina (OLP), fundada em 1964, com o intuito de lutar pela criação de um Estado laico abrangendo toda a Palestina histórica, inclusive o Estado de Israel.

Em 1968, ao adotar o seqüestro de aeronaves comerciais como tática para chamar a atenção do mundo para a causa palestina, a OLP revoluciona e internacionaliza a prática do terrorismo. Iniciar-se-ia, então, um período de intensa atividade terrorista que se caracterizaria pelo uso intenso da tomada de reféns associada com o seqüestro de aeronaves. O seqüestro e a posterior morte de atletas israelenses pelo grupo terrorista palestino Setembro Negro³, por ocasião das Olimpíadas de Munique, em 1972, seria emblemático. Embora sem alcançar as demandas imediatas de libertação de prisioneiros

3 N.A.: Setembro Negro: alusão ao massacre perpetrado pelo Rei Hussein da Jordânia, no mês de setembro de 1970, quando expulsou para o Líbano os palestinos que viviam na Jordânia (Scalercio, 2003:178).

palestinos em Israel, a ação teria como consequência uma divulgação jamais alcançada da causa palestina e culminou com a concessão para a OLP, por parte da ONU, de um assento na organização na qualidade de observador, 18 meses após o incidente.

Outro fator que marcou a internacionalização do terrorismo palestino, a partir de 1968, foi o seu intercâmbio com alguns movimentos de esquerda antiimperialistas e contrários à Guerra do Vietnã, como a Facção do Exército Vermelho, da Alemanha, mais conhecida como Baader-Meinhof e o Exército Vermelho Japonês, cujo líder Fusako Shigenobu chegou a estabelecer campos de treinamento no Vale do Bekaa, entre o Líbano e a Síria.⁴

Os anos 70 e 80 também seriam marcados pelo apoio velado ou pelo envolvimento direto de alguns países em atentados terroristas. O caso da Líbia de Muamar Kadhaffi foi o mais evidente. Fornecendo desde campos de treinamento para palestinos até arsenal de armas para o IRA, a Líbia extrapolou os limites quando se envolveu diretamente no planejamento e na execução de atentados como o que derrubou o Boeing 103 da PanAm, em Lockerbie, na Escócia, em 1988, resultando na morte de 270 pessoas. Posteriormente, a participação de agentes líbios no atentado foi juridicamente comprovada, sendo o governo líbio obrigado a indenizar a família das vítimas. Outros países como Cuba, Síria, Iraque e Irã preferiram apoiar indiretamente, fornecendo recursos, treinamento e facilidades de hospedagem a terroristas. Também

deve ser lembrado o apoio comprovado dado pelos EUA ao movimento dos "Contras" na Nicarágua (Pontes, *op. cit.*, p.57).

A Revolução Islâmica do Irã, em 1979, derrubando a ditadura pró-ocidental do Xá Reza Pahlevi e instalando um regime teocrático no qual Estado e religião se confundem, adicionou uma nova peça ao mosaico da evolução do terrorismo, que foi o fanatismo religioso levado às últimas consequências. É o caso do extremismo islâmico denominado "jihadismo"⁵, que, atribuindo características diabólicas ou desumanas aos grupos ou sociedades aos quais ele se opunha, justificava seus métodos capazes de ocasionar números cada vez maiores de baixas. O ataque suicida de um caminhão-bomba contra uma instalação militar americana em Beirute, em 1983, matando 243 fuzileiros navais americanos e 51 pára-quedistas franceses, seria o prenúncio de um novo tipo de atuação que tornar-se-ia comum a partir daquela data. O *Hezbollah*,⁶ no Líbano, e o *Hamas*,⁷ nos territórios palestinos ocupados por Israel, são exemplos típicos de organizações que atuam em consonância com esses princípios, assim como os grupos separatistas islâmicos do Cáucaso em oposição à Rússia e a alguns dos novos países surgidos em decorrência da fragmentação da antiga União Soviética.

No início dos anos 90 se manifesta uma nova forma de terrorismo, que designaremos de terrorismo catastrófico. Mantendo algumas das características anteriormente citadas, esse novo terrorismo introduz no-

4 N.A.: Baader-Meinhof: sobrenome de seus dois fundadores, Andreas Baader e Ulrike Meinhof (Hoffman, *op. cit.*, p.71, 187).

5 N.A.: Jihadismo: derivado de *Jihad*, guerra santa contra os infiéis e inimigos do Islã (Demant *op. cit.* p. 392).

6 N.A.: Hezbollah: "Partido de Deus", organização política, militar e religiosa libanesa fundada em 1982 em oposição à ocupação israelense no Líbano. De orientação xiita, é financiada pelo Irã (Scalercio, *op. cit.*, p. 222).

7 N.A.: Hamas: "Fervor" ou iniciais de Movimento de Resistência Islâmica, é uma organização política, militar e religiosa que aspira à criação de um Estado confessional palestino se opondo a qualquer tipo de composição política com Israel, cuja existência como Estado não reconhece (*Ibid.*, p. 247).

vidades tais como: ataques a alvos indiscriminados, com enorme número de vítimas; atuação segundo padrões de uma rede transnacional, beneficiando-se dos progressos advindos da globalização; demora para assumir os atentados, o que, associado à ausência de uma base territorial determinada e de uma estrutura hierarquizada vertical, dificulta sobremaneira as ações de contraterrorismo⁸. Para, ainda, sob o signo do terrorismo catastrófico, a ameaça de utilização de armas de destruição em massa por esses grupos radicais. As manifestações concretas desse novo terrorismo ocorreriam no primeiro atentado fracassado ao World Trade Center, em 1993. Em seguida, ocorreriam vários outros atentados que poderíamos enquadrar nesta nova categoria de terrorismo catastrófico: o atentado no metrô de Tóquio em 1995; os atentados contra as embaixadas dos EUA na Tanzânia e no Quênia em 1998; os fracassados atentados do milênio, os atentados de 11 de setembro em Nova Iorque e Washington; as bombas em discotecas de Bali, na Indonésia, em 2002; os atentados em estações de trens em Madri, em 11 de março de 2004; o atentado na escola primária de Beslan, na Rússia; e os atentados contra as estações de metrô de Londres, em julho de 2005, na Inglaterra.

Na seqüência do artigo, serão expostas as principais diferenças entre o terrorismo ideológico, preponderante até o final dos anos 80, e o terrorismo catastrófico, característico dos dias atuais.

As características do terrorismo ideológico

O terrorismo vigente até o desmoronamento da ordem bipolar, embora possa ser

classificado em diversas matizes, possuía um conjunto de características comuns que fazem com que possamos englobar suas diferentes manifestações sob um guarda-chuva no nível macro que designaremos de terrorismo ideológico. Como toda categorização genérica, essa classificação comporta imperfeições e exceções, mas pode servir à finalidade de se comparar o fenômeno terrorismo e a sua incidência nas relações internacionais nos dois períodos que são o foco deste trabalho, o compreendido entre a internacionalização do terrorismo a partir de 1968 (Hoffman, *op. cit.*, p. 67) e o desmantelamento da ordem bipolar e o período que se segue até os dias atuais.

Da análise retrospectiva do terrorismo vigente entre o final dos anos 60 e o final dos anos 80 pode-se, de uma maneira geral, selecionar as seguintes características comuns aos grupos terroristas que atuaram de forma mais significativa nesse período:

- ataques a alvos seletivos, raramente visando à matança indiscriminada por considerar que tais ações seriam contraproducentes em relação aos objetivos políticos almejados. Como exposto por Hoffman: “As mais bem sucedidas organizações terroristas etnonacionalista/separatistas serão capazes de determinar um nível efetivo de violência que seja pelo menos “tolerável” para a população local, tacitamente aceitável para a opinião pública internacional e suficientemente modulado a não provocar uma massiva reação governamental.” (Hoffman, *op. cit.*, p. 162);

- o uso da violência era visto como um meio necessário para a correção de rumo ou reformulação de um sistema, por exemplo, estabelecer uma pátria nacional (ETA, IRA,

8 N.A.: Contraterrorismo: Medidas ofensivas de resposta a atos ou reais ameaças de terrorismo. O termo é às vezes confundido com antiterrorismo, que são as medidas passivas, de caráter defensivo, aplicadas para reduzir a vulnerabilidade da vida humana e da propriedade material (Laqueur, *op. cit.*, p. 97-98).

OLP e outros) ou subversão do sistema político vigente (Baader-Meinhof, Exército Vermelho Japonês, Brigadas Vermelhas);

– acreditavam que a justiça inerente à causa que defendiam os levaria, inevitavelmente, à vitória final, por mais duro que fosse o caminho;

– seus objetivos principais eram tangíveis, conhecidos e divulgados; e

– prontamente assumiam a autoria de seus atos (*Ibid.*, p. 94, 95 e 206).

Antes de passarmos para a abordagem do terrorismo catastrófico, cabe ressaltar que a transição do terrorismo ideológico para o catastrófico não pode ser precisamente associada a uma data ou evento específico. Pode-se inclusive citar dois atentados ocorridos durante a década de 80 cujas características se aproximaram mais da forma de terrorismo que abordaremos no próximo tópico: o atentado com caminhão-bomba suicida ao quartel dos Fuzileiros Navais norte-americanos no Líbano, em 1983, creditado ao Hezbollah e o atentado que derrubou o voo 103 da PanAm em Lockerbie, na Escócia, em 1988.

As características do terrorismo catastrófico

O terrorismo catastrófico é uma das principais fontes de preocupação da comunidade internacional na atualidade, como tem ficado explícito em alguns dos mais importantes relatórios emitidos pelo secretário-geral da ONU (Annan, 2005:5).

Com a queda do muro de Berlim, muitos dos paradigmas que norteavam os grupos terroristas de cunho ideológico ruíram junto. Embora alguns grupos representantes dessa estirpe de terrorismo continuem a existir, existe uma clara tendência quanto à perda de sua importância e, até mesmo, de renunciarem à luta armada, como vem ocorrendo com o IRA.

Paralelamente ao arrefecimento das atividades dos grupos terroristas de cunho ideológico, vem sendo notado um significativo crescimento do terrorismo de cunho religioso/apocalíptico, conhecido como catastrófico. Dentre as principais características desse tipo de terrorismo podemos citar:

– a prática de atos indiscriminados, cuidadosamente planejados para causar o maior número de vítimas possíveis;

– a demora em assumir a autoria dos seus atentados ou a sua não-assunção;

– seus objetivos principais são obscuros ou intangíveis;

– a atuação global sob a forma de redes transnacionais;

– a total incompatibilização com os valores morais e políticos vigentes; e

– o desenvolvimento de esforços para obtenção de tecnologia para uso de armas de destruição em massa.

As características citadas acima podem ser encontradas em alguns dos mais emblemáticos atentados terroristas a partir dos anos 90 que detalharemos a seguir.

Em 1993, um atentado com um furgão carregado com explosivos na garagem do *World Trade Center*, em Nova Iorque, foi abortado a tempo pelo *Federal Bureau of Intelligence* (FBI), embora ainda assim tenha vitimado seis pessoas. O planejamento terrorista previa, além da derrubada das torres gêmeas, a liberação de uma quantidade de cianureto de sódio que estava armazenada no furgão para intoxicar e levar à morte a maioria dos sobreviventes nas proximidades do prédio (Hoffman, *op. cit.*, p. 204). Posteriormente, o atentado foi atribuído à rede terrorista fundamentalista islâmica *Al Qaeda*, de Osama Bin Laden (Clarke, 2003, p. 97-100). O principal acusado de envolvimento no atentado, o paquistanês Ramzi Yousef, seria preso somente em 1995, no Paquistão, após ter sido abortado seu plano de explodir sobre o Oceano Pacífico, simultaneamente, 11 Boeing 747

de companhias comerciais norte-americanas que haviam decolado de Manila, nas Filipinas (Clarke, *op. cit.*, p.116-117).

Em março de 1995, em Tóquio, Japão, membros da seita apocalíptica japonesa *Aum Shinrikyo*, "A Verdade Suprema", realizaram um atentado que consistiu na liberação simultânea, em diferentes estações do metrô, do conteúdo de vários recipientes contendo o agente químico conhecido como gás Sarin. O atentado causou a morte de 12 pessoas e deixou seqüelas em outras 3.796 vítimas. A seita *Aum Shinrikyo*, liderada pelo japonês Shoko Asahara, é uma fusão de elementos do hinduísmo e do budismo com a noção judaico-cristã do Armagedon. Além do Japão, a seita tinha seguidores na Rússia, EUA, Austrália, Sri Lanka e Alemanha (Hoffman, *op. cit.*, p.121-123).

Em abril de 1995, em Oklahoma City, nos EUA, ocorreu um atentado a bomba contra um prédio do governo norte-americano onde funcionava uma creche, que causou a morte de 168 pessoas. Os responsáveis pelo atentado pertenciam a uma seita fundamentalista cristã, norte-americana, os "Patriotas Cristãos", com ligações comprovadas com grupos britânicos, canadenses e australianos. No rastro das investigações descobriu-se que tais grupos possuíam planos de utilização de agentes contaminadores do sistema de suprimento de água de grandes cidades norte-americanas (*Ibid.*, p. 92 e 115).

Finalmente, em 11 de setembro de 2001, nas cidades de Nova Iorque e Washington ocorreram os atentados orquestrados pela *Al Qaeda* utilizando-se de comandos suicidas que se apoderaram de aviões comerciais norte-americanos e se lançaram contra as torres gêmeas do *World Trade Center* e contra o Pentágono, além do avião que caiu na Pensilvânia, matando ao todo mais de 4 mil pessoas. No rastro do terror que se abateu nos EUA após os atentados, surgiu o

medo generalizado do bioterrorismo, causado pela seqüência de cartas recebidas por elementos da mídia e do governo norte-americano contendo partículas do agente biológico antraz. Apesar do número pequeno de vítimas fatais, cinco no total, os prejuízos psicológicos e econômicos foram gigantescos (Vidigal, 2002: 11, 209 e 221).

A análise em conjunto dos quatro atentados citados nos mostra que todos contêm a maioria dos elementos característicos do terrorismo catastrófico, isto é, ação global, mortes indiscriminadas, ausência de objetivos claros, espectro do uso de armas de destruição em massa e incompatibilidade com os padrões políticos e morais vigentes. Conseqüentemente, percebe-se que o paradigma lançado por esses atentados é muito anterior ao 11 de Setembro, que foi apenas o mais espetacular e midiático dos atentados catastróficos. Outro elo comum que chama a atenção é a presença do fundamentalismo religioso, de diversas vertentes, nos referidos atentados, bem como a utilização de atributos característicos de redes transnacionais no planejamento e execução dos referidos atos terroristas, o que torna o seu combate mais difícil por exigir estratégias de enfrentamento multilaterais, já que vários países podem estar envolvidos na solução dos problemas trazidos pelo terrorismo. A seguir abordaremos o fundamentalismo e as redes transnacionais.

O FUNDAMENTALISMO

"Vocês amam a vida; nós a morte."

Frase com que a *Al Qaeda* costuma terminar suas declarações.

(*Apud* Kamel, 2004:19).

O que é fundamentalismo?

Atualmente, o termo fundamentalismo, quando se refere ao campo religioso, inva-

riavelmente é utilizado tendo-se em mente o fundamentalismo islâmico, o que é na verdade um erro conceitual. O uso do termo fundamentalismo, associado a movimento religioso, surgiu há cerca de um século aplicado aos protestantes norte-americanos ultraconservadores que propunham uma releitura literal da Bíblia a que todos os cristãos deveriam se submeter (Demant, *op. cit.*, p. 194).

A partir de então, o termo fundamentalismo passou a ser utilizado para designar movimentos que reclamam uma exclusividade na condução de suas práticas e na exposição de suas crenças pelo fato de considerarem que são os únicos detentores da verdade. Assim, as idéias fundamentalistas mais extremadas têm origem nos textos sagrados e propagam uma intervenção divina na humanidade (Araújo, *op. cit.*, p. 134-135).

A atual configuração do sistema internacional, moldada a partir do final da Guerra Fria, em função da sua instabilidade, dentre outras características, tem se mostrado propícia à irrupção dos fundamentalismos de qualquer vertente, em especial do fundamentalismo islâmico. Como chama a atenção o professor Argemiro Procópio, "os fundamentalismos religiosos conseguem, dentro de sua visão de mundo, enormidade de fiéis prontos para o martírio em nome da defesa de sua fé e de seus princípios morais" (Procópio, *op. cit.* p. 141).

A seguir abordaremos com mais detalhes a origem e as atuais manifestações do fundamentalismo nas três principais religiões monoteístas: o cristianismo, o judaísmo e o islamismo.

O fundamentalismo cristão

No cristianismo, o fundamentalismo surgiu no final do século XIX como uma reação à perda de influência da igreja em con-

seqüência da disseminação das idéias iluministas, da Revolução Francesa, da Revolução Industrial e da Teoria da Evolução das Espécies. As rápidas mudanças na estrutura social e o abandono dos valores e normas tradicionais amalgamaram uma reação contrária dentre os protestantes norte-americanos, que passaram a proclamar a iminência do fim do mundo e a necessidade de reafirmar os dogmas religiosos.

Divididos em inúmeras seitas, das mais isolacionistas às mais proselitistas, os protestantes fundamentalistas tinham em comum a idéia de que faziam parte de uma minoria que seria salva por não aceitar o rumo secular e profano que vem sendo adotado pelo restante da humanidade. Apesar dos avanços econômicos e culturais da sociedade norte-americana no decorrer do século XX, esses grupos mantiveram-se com uma parcela significativa de adesão e vêm estendendo sua influência pela América Latina (Demant, *op. cit.*, p. 196-198).

Algumas seitas extremistas se originaram nesses grupos fundamentalistas e adquiriram conotações racistas e violentas, como a Ku Klux Klan, a Nação Ariana, a Identidade Cristã e os Patriotas Cristãos, dentre outros, todos nos Estados Unidos, porém com ramificações no Canadá, Reino Unido e Austrália. Estima-se que só nos EUA 50 mil pessoas são filiadas a organizações fundamentalistas cristãs.

Dentre os objetivos mais gerais dessas organizações podemos citar: hostilidade a qualquer forma de governo acima do nível municipal; hostilidade a judeus e a não-brancos; e obsessão em alcançar a pureza racial no seu país (Hoffman, *op. cit.*, p. 111).

As manifestações mais recentes do envolvimento de fundamentalistas cristãos na prática de atos terroristas aconteceram no atentado a bomba cometido pelo norte-americano Timothy Mc Veigh, do grupo Patriotas Cristãos, em 1995, em Oklahoma;

nos atentados a bomba praticados por membros da Identidade Cristã nas Olimpíadas de Atlanta, em 1996 e os constantes atentados contra clínicas que praticam o aborto nos EUA (*Ibid.*, p. 105-120).

Dessa forma, o fundamentalismo cristão apresenta-se como uma real ameaça a ser levada em conta no enfrentamento do terrorismo contemporâneo, não só pelas suas manifestações mais recentes, mas também pelo potencial perigo que ainda pode oferecer à comunidade internacional quando explorado e manipulado em prol de causas terroristas.

O fundamentalismo judaico

De uma maneira geral, podemos dividir os judeus de Israel em quatro grandes grupos: os judeus seculares e não praticantes (50% da população); os sionistas religiosos ou judeus ortodoxos, que respaldam o Estado sionista secular, mas insistem no fato deste não substituir a sinagoga (30% da população); os sionistas religiosos messiânicos, que acreditam que a criação do Estado de Israel é apenas a primeira etapa de um processo que culminará com a chegada do Messias (5% da população); e, finalmente, os judeus ultra-ortodoxos ou *Haredim* (15% da população), que não consideram o renascimento do Estado de Israel como evento de extremo significado religioso e aguardam a vinda do messias, quando então o governo da lei judaica será total (Friedman, 1989: 282-285).

Entre a parcela dos *Haredim* os Acordos de Paz de Oslo com os palestinos são repudiados e considerados uma violação dos textos sagrados judaicos. De acordo

com Araújo, "todos os judeus *Haredim* são levados a meditar, constantemente, sobre a inaptidão das autoridades seculares, diante do mandamento de preservar as fronteiras de Israel nos precisos termos da *Torah*" (livro que contém as escrituras sagradas dos judeus). Sendo assim, a questão das fronteiras de Israel, associada à visão místico-profética da necessidade de construção do Terceiro Templo⁹ no mesmo local onde se situam hoje as mesquitas de *Al Aqsa* e do Domo da Rocha, sagradas para o islamismo, revelam o potencial de conflito existente a ser explorado pelo fundamentalismo judaico (Araújo, *op. cit.*, p. 178-183).

Vejam os alguns exemplos recentes de manifestações extremistas por parte de fundamentalistas judaicos. Em 1990, o grupo messiânico judeu *Fieis do Monte do Templo* anunciou sua intenção de destruir as mesquitas sagradas do islamismo e substituí-las pelo Terceiro Templo judaico. Em 1994, 29 muçulmanos foram mortos quando oravam numa mesquita em Hebron, na Cisjordânia, por um judeu extremista pertencente à organização terrorista judaica *Kach*, que, juntamente com a organização *Kahane Chai*, acabara de ser banida pelo governo israelense. O atentado teria sido uma represália ao assassinato do rabino Meir Kahane, fundador da organização *Kach*, em 1992, em Nova Iorque, por um membro da *Al Qaeda*. Kahane havia ficado famoso por sua pregação de ódio aos árabes durante seus sermões. Em 1995, o primeiro-ministro israelense Itzhak Rabin foi assassinado por um extremista judaico em protesto pela assinatura dos Acordos de Oslo (Stern, *op. cit.*, p.77 e 89-91).

9 N.A.: Segundo a tradição judaica, o primeiro templo foi construído por Salomão no ano 1000 a.C. e destruído pelo rei Nabucodonosor em 586 a.C. O segundo templo foi reconstruído pelos judeus 70 anos depois, ao regressarem do exílio na Babilônia, e destruído em 70 d.C. pelos romanos (Stern, *op. cit.*, p.84).

O fundamentalismo islâmico

Origens do fundamentalismo islâmico

No século XIII, quando a civilização islâmica ainda estava no seu apogeu, o líder religioso Ibn Tayniyya já reclamava que o Islã havia se corrompido com inovações de todo tipo e que era preciso voltar a praticá-lo tal como no tempo do profeta Maomé.

No século XVIII, Muhammad Abdul Wahhab, que vivia na península arábica, passou a pregar uma interpretação extremamente ortodoxa da lei muçulmana do século VIII. Em 1744, Abdul Wahhab se associou ao emir bandoleiro Ibn Saud, que encontrou no wahhabismo a justificativa teológica para o seu desejo de domínio da península arábica. Wahhab interpretou os atos de Maomé de uma maneira que convinha a Saud; este, em troca, tinha a força e protegia seu aliado e administrador legal. Segundo Tariq Ali, "essa combinação de fanatismo religioso, implacabilidade militar, vilania política e recrutamento forçado de mulheres para cimentar alianças foi a pedra fundamental da dinastia que governa a Arábia Saudita hoje" (ALI, 2002: 108-110).

No ano de 1928, foi criada no Egito a Irmandade Muçulmana, movimento que seria um dos precursores do atual fundamentalismo islâmico. Criada por Hassan Al-Banna, professor da prestigiosa Universidade de Al-Azhar, no Cairo, a Irmandade Muçulmana resgatou os valores de Ibn Tayniyya e Abdul Wahhab. Entretanto, transpôs a pregação do campo religioso para o campo político ao contestar a divisão do mundo muçulmano em nações-Estado. Al Banna pregava a reunião de todos os muçulmanos em uma só nação, sob o comando de um novo califa (Kamel, *op. cit.*, p. 19).

As idéias de Al Banna encontraram campo fértil para proliferação entre os muçul-

manos oprimidos e miseráveis do Egito monárquico e tirânico da década de 30. Em 1934, já havia cerca de 50 filiais da Irmandade em todo o país, e em 1939 o grupo passou a atuar como grupo político organizado. O grande apelo popular alcançado pela agremiação se devia, entre outras razões, ao novo conceito de *Jihad* propalado por Al-Banna, antes definido de duas maneiras: uma guerra interior do crente para se manter no caminho correto da fé islâmica, resistindo às provações diversas, e uma guerra defensiva no caso dos ataques externos de infiéis contra uma nação muçulmana. Segundo Al-Banna, a *Jihad* era a guerra que todo muçulmano verdadeiro tem a obrigação de travar em busca da reunificação do mundo islâmico, mesmo que, para isso, tenha de pagar com a própria vida.

A mudança crucial, entretanto, viria a ocorrer em 1945, quando a organização aderiu aos métodos violentos e ao terror, praticando assassinatos políticos com a finalidade de desestruturar a monarquia egípcia. Em um de seus livros, *A indústria da morte*, Al-Banna escreveu: "Para uma nação que aperfeiçoa a indústria da morte e sabe como morrer de forma nobre, Deus dá uma vida de orgulho nesse mundo e eterna graça no mundo que está por vir." A Irmandade Muçulmana passou a atuar como um Estado dentro do Estado e atraiu para si uma violenta repressão por parte do governo vigente. Em 1948, a Irmandade foi posta na clandestinidade, e no ano seguinte Al-Banna foi assassinado por agentes do governo egípcio. Entretanto, suas idéias já haviam conquistado as mentes de um público cativo que não deixou que o movimento se arrefecesse com a morte de seu principal líder (Kamel, *op. cit.*, p. 19).

A Irmandade Muçulmana voltaria à legalidade em 1950 e apoiaria, no início, o movimento nacionalista do Coronel Gamal

Abdel Nasser que derrubou a monarquia egípcia em 1952 e estabeleceu um regime nacionalista laico. Como a Irmandade exigia que a Sharia¹⁰ fosse implantada, desentendeu-se com o governo e acabou tentando assassinar Nasser, o que levou o movimento mais uma vez para a ilegalidade. Banidos do país, muitos de seus integrantes foram para o exílio na Síria, Líbano, Jordânia e Arábia Saudita, internacionalizando o movimento. Concomitantemente com esses acontecimentos surgia uma nova liderança no grupo: Sayd Qutb.

Qutb era um intelectual egípcio muito religioso que teve a oportunidade de morar por alguns anos nos Estados Unidos, no final dos anos 40. A experiência na América marcou-o negativamente pelo fato de não concordar com aquela cultura que considerava excessivamente permissiva, libertária e consumista. Ao regressar para o Egito ingressou na Irmandade Muçulmana, em 1951, e logo se tornou a sua principal liderança. Sua militância política o levou para a prisão por um período de dez anos, ao longo dos quais aproveitou para refletir e escrever sua obra mais importante e radical, *Sinalizações na estrada*. Considerada "a Bíblia do terror islâmico", a obra seria utilizada, anos mais tarde, como arcabouço teórico na criação da *Al Qaeda* por Abdullah Azzam e Osama Bin Laden. Em 1966, Sayd Qutb foi executado na forca pelo regime egípcio (Kamel, *op. cit.*, p. 18).

As principais contribuições de Sayd Qutb para o pensamento radical fundamentalista islâmico foram: estender a *Jihad* islâmica a um movimento global, não mais restrito ao mundo islâmico; reinterpretar as escrituras do Alcorão, livro sagrado dos muçulmanos, no que tange à tolerância em relação aos cristãos e judeus que, como parte da mesma

tradição religiosa por serem filhos de Abraão, eram considerados merecedores de respeito por parte dos muçulmanos, mas, segundo a visão de Qutb, passariam a ser iguais aos politeístas e idólatras, devendo ser punidos com o ódio e a morte. Por fim, diferentemente de Al-Banna, Sayd Qutb não se opunha ao contato com o Ocidente no que tange ao aprendizado de tecnologias e ensinamentos de ciências abstratas que, de alguma forma, poderiam ser úteis à consecução dos objetivos islâmicos. O seu legado radical deu origem aos dois grupos terroristas mais extremistas do Egito: o *Gammaa Islamiya*, também conhecido como Grupo Islâmico (GI), responsável pelos atentados que mataram mais de 70 turistas europeus em Luxor, em 1997, e o *Al Jihad*, responsável pelo assassinato do presidente egípcio Anwar Sadat, em 1981, em represália à assinatura dos acordos de paz de Camp David com Israel.

Outro pensador muçulmano sunita do século XX que exerceu grande influência na elaboração do pensamento fundamentalista islâmico foi o paquistanês Abu Al-Ala Mawdudi. Defensor de um subcontinente indiano unido e governado sob a lei islâmica, a contragosto aceitou a ideia do Paquistão secular. Segundo Demant, "Mawdudi ensinava que o islã é completamente diferente, auto-suficiente, incompatível e superior a todas as outras religiões, daí a necessidade de manter uma barreira contra o mundo não-muçulmano". Defendia arduamente os princípios do literalismo, antiocidentalismo, politização e universalismo do islã. Seus escritos foram uma das principais fontes de inspiração do pensamento de Sayd Qutb e do regime talibã no Afeganistão dos anos 90 (Demant, *op. cit.*, p. 206-209).

10 N.A.: Sharia – Código legal islâmico que, para os muçulmanos, estabelece as regras que governam todos os aspectos da vida (Demant, *op. cit.*, p. 396).

A evolução do fundamentalismo muçulmano no século XX também foi influenciada pelo pensamento islâmico xiita, cujo maior expoente foi o aiatolá¹¹ iraniano Ruhollah Khomeini. A Revolução Iraniana de 1978-79 foi o apogeu de um movimento de contestação ao regime secular, corrupto, clientelista e pró-ocidental do xá Reza Pahlevi, no poder desde 1953. No seu exílio em Najaf (1966-1978), cidade sagrada xiita no Iraque, o aiatolá Khomeini forjou o arcabouço teórico da Revolução Iraniana que era pautado na devoção ao legado do mito fundador xiita, o martírio do imã Hussein em Karbala, no atual Iraque, em 680 e na estruturação de um Estado confessional islâmico regido pela Sharia e com forte concentração de poder. A retórica antiimperialista da revolução foi também uma fonte de poder.

Após a tomada do poder em janeiro de 1979, o novo regime iraniano passou por um período de consolidação interna e teve de se opor a uma longa e sangrenta guerra externa (1980-1988) provocada por uma agressão do governo iraquiano de Saddam Hussein. Nesse conflito, o apego ao paradigma do martírio, muito arraigado na tradição xiita, foi muito utilizado e serviu como justificativa da surpreendente contenção pelos iranianos da esmagadora superioridade militar iraquiana. Em conseqüência, as idéias de Khomeini e a celebração ao martírio ganharam repercussão no Oriente Médio e foram a principal fonte de inspiração na criação, em 1982, do movimento terrorista Hezbollah no Líbano. Cabe ressaltar que, além da inspiração, o Hezbollah também contou com o apoio logístico e com treinamento provido pela Guarda Revolucionária Iraniana, evidenciando as intenções de expansão internacional do movimento ira-

niano. Mais tarde, os jovens palestinos dos grupos Hamas e Jihad Islâmica, apesar de serem em sua grande maioria sunitas e inspirados na Irmandade Muçulmana, passaram a adotar amplamente a tática do martírio, configurada nos homens e mulheres-bomba que se tornariam o grande pesadelo israelense dos anos 90 em diante.

As diversas correntes fundamentalistas expostas acima auxiliaram a formar a base do fundamentalismo islâmico contemporâneo, a ser analisada posteriormente. Também foi gerada pelos sentimentos de humilhação causados pelas sucessivas derrotas dos países árabes para Israel, bem como pelo fraco desempenho dos regimes seculares nacionalistas do Oriente Médio que não conseguiram trazer progresso para o seu povo.

O fundamentalismo islâmico contemporâneo

De acordo com Abbas Amanat, professor de história da Universidade de Yale, "o surgimento do construto que chamamos de extremismo islâmico, com seu pendor para provocação, ressentimento e violência, tem origem na história da sensação de declínio dos muçulmanos e seu encontro infeliz com a dominação ocidental". O passado de exploração colonial pelas potências européias e as ondas de violência em sua história recente marcaram negativamente o mundo islâmico e a sua relação com o Ocidente. Nas grandes crises, a participação diplomática, econômica e militar do Ocidente, invariavelmente, esteve ligada a interesses relacionados ao petróleo e ao apoio a Israel (Talbot e Chanda, *op. cit.*, p. 44-45). Dentro desse contexto, as influências do pensamento de Wahhabi, Al-Banna, Mawdudi e Sayd Qutb somaram-se

11 N.A.: Aiatolá - "sinal de Deus"; no xiismo iraniano, título dos mais altos legistas religiosos qualificados a enunciar interpretações religiosas (Demant, *op. cit.*, p. 390).

ao triunfo da Revolução Iraniana, em 1979, para criar a base do que se denomina de fundamentalismo islâmico contemporâneo. Entretanto, foi nas longínquas e inóspitas montanhas e cavernas do interior do Afeganistão dos anos 80 que os ingredientes acima encontraram o local ideal para a sua maturação e o seu desabrochar.

A invasão do Afeganistão pela União Soviética, em dezembro de 1979, com intenção de apoiar um governo pró-soviético que emitia crescentes sinais de fraqueza, iniciou um conflito que seria considerado o "Vietnã da União Soviética", pelos catastróficos resultados militares que culminariam com a retirada soviética dez anos depois. Nesse interregno, apoiados por recursos financeiros da Arábia Saudita, equipamentos e treinamentos militares norte-americanos e inteligência oriunda do Paquistão, os guerrilheiros afegãos, conhecidos como *mujahedins* e saudados nos Estados Unidos como os "guerreiros da liberdade", empreenderam uma guerra de desgaste que levou ao colapso o poderio militar soviético no Afeganistão.

Na organização da resistência afegã, dois nomes iriam se sobressair como líderes: inicialmente, o jordaniano-palestino Abdullah Azzam; e posteriormente o saudita Osama Bin Laden. Abdullah Azzam, doutor em jurisprudência islâmica, foi o fundador da Irmandade Muçulmana na Palestina. Chegou ao Paquistão em 1979, expulso do Egito por sua militância político-religiosa, e logo passou a organizar o movimento de resistência afegão a partir do Paquistão, onde ensinava na Universidade de Islamabad. Adepto de Sayyid Qutb, formulou os conceitos de uma *jihād* islâmica para libertação do Afeganistão que deveria contar com voluntários muçulmanos de todo o mundo. Com o apoio subterrâneo da Central Intelligence Agency (CIA), dos Estados Unidos, o beneplácito

da inteligência paquistanesa e o grande afluxo de recursos proporcionado pela Arábia Saudita, a tarefa de organizar um movimento de resistência aos soviéticos foi facilitada.

Dentro desse contexto, também em 1979, chegou ao Paquistão o jovem saudita Osama Bin Laden, filho de um bilionário do ramo da construção civil no seu país. Bin Laden, que na Arábia Saudita havia sido aluno de Mohamed Qutb, irmão de Sayyid Qutb, logo se identificou com a luta afegã e associou-se a Abdullah Azzam na organização do Escritório Afegão de Serviços, que seria a espinha dorsal do movimento de resistência afegão, responsável por toda a captação de recursos financeiros, materiais e humanos no exterior em prol da causa afegã. Pelo seu embasamento maior em estudos islâmicos, Azzam conquistou o respeito de Bin Laden e exercia a sua liderança sem contestações.

Foram criadas, no Paquistão, escolas religiosas conhecidas como madrassas, com forte influência wahhabita, financiadas com dinheiro saudita e responsáveis pela formação de uma legião de extremistas que formariam a base do regime talibã, que assumiria o poder no Afeganistão, em 1996, após uma longa guerra civil que se seguiu à derrota dos soviéticos, em 1989 (Ali, *op. cit.*, p.412).

Durante esse período, foram desenvolvidas estratégias de remessa de fundos por doadores, como o governo saudita e outros, via organizações não-governamentais islâmicas atuantes no campo humanitário e caritativo, que passariam a ser uma marca registrada da captação de recursos da Al Qaeda. Concomitantemente, as ações filantrópicas de Bin Laden no Afeganistão, aliadas ao seu jeito simples e humilde de se comunicar com os *mujahedin*, bem como a sua participação destacada em algumas das principais batalhas contra os soviéticos

cos na segunda metade dos anos 80, conferiram-lhe uma autoridade moral e uma liderança acima de qualquer suspeita. A partir daí, iniciaram-se as desavenças entre Azzam e Bin Laden.

O principal foco das diferenças entre Bin Laden e Azzam era em relação às táticas a serem utilizadas para alcançar seus objetivos. Em 1987, foi criada a Al Qaeda, que, na concepção de Azzam, não deveria, de início, partir para o emprego de técnicas terroristas. Azzam também não admitia a internacionalização do movimento antes de ver resolvida a questão do Afeganistão. Apesar das diferenças, Bin Laden foi escolhido por Azzam como o seu eventual substituto. Entretanto, em 1989, Azzam seria assassinado em circunstâncias até hoje não esclarecidas. Estava assim pavimentado o caminho de Bin Laden para assumir a liderança da Al Qaeda (Gunaratna, 2002: 21-23).

Com o final da guerra no Afeganistão, Bin Laden retornou à Arábia Saudita aclamado como herói e começou a planejar o seu próximo passo rumo à *Jihad* global: derrotar os Estados Unidos, o que não considerava impossível após a vitória alcançada sobre a União Soviética, a outra superpotência mundial. Com a invasão do Kuwait pelo Iraque, em 1990, Bin Laden ofereceu à família real saudita os préstimos de sua brigada de *mujahedins*, veterana do Afeganistão, para defender o reino de uma possível invasão iraquiana, o que evitaria a entrada de tropas infiéis norte-americanas no solo sagrado da península arábica com o mesmo fim. A oferta de Bin Laden foi recusada e serviu para alertar a família real quanto ao perigoso potencial de desestabilização que representava a presença de Bin Laden no território saudita. Bin Laden não se conformou com a decisão real e passou a acusar a família real de

não ser *salafi*.¹² As divergências culminaram com a expulsão de Bin Laden da Arábia Saudita, de onde partiu, inicialmente, para o Afeganistão e depois para o Sudão, onde permaneceu por quatro anos, até ser expulso por pressão saudita, retornando para o Afeganistão em 1998.

Durante a década de 90, ficou evidenciado que o fundamentalismo islâmico contemporâneo se alimenta da fraqueza dos Estados. Países como Sudão, Somália e Afeganistão revelaram-se ideais para o estabelecimento de baluartes fundamentalistas islâmicos, em especial da Al Qaeda. Por fim, outra característica diferenciadora do fundamentalismo islâmico contemporâneo, em especial da Al Qaeda, é a sua rejeição ao individualismo e a vantagem conferida pelas relações de confiança nas quais se baseiam sua organização, bem como a disposição de seus agentes de sacrificar a própria vida em prol dos objetivos da organização. Segundo o professor Gray, "o islamismo radical é um sintoma da doença da qual pretende ser a cura" (Gray, *op. cit.*, p. 38, 91 e 100).

Apesar de ser um movimento que prega um retorno aos preceitos puros dos tempos do profeta Maomé, o fundamentalismo islâmico contemporâneo não deve ser considerado uma linha de pensamento obscurantista e medieval pelo fato de rejeitar a razão, o que não é característico da lógica medieval. Esta, embora supervalorizasse a fé, não desdenhava da razão como ocorre com o fundamentalismo islâmico contemporâneo. Na verdade, seus fundadores reinterpretaram o islamismo à luz do pensamento ocidental contemporâneo; sendo assim, o movimento fundamentalista deve ser considerado um fenômeno moderno (Gray, *op. cit.*, p. 37).

O fato é que o fundamentalismo islâmico tem servido de base para a exploração e a

12 N.A.: *Salafi* – muçulmanos religiosos de primeira geração, puros (Demant, *op. cit.*, p. 395).

manipulação de grandes massas em prol dos objetivos de algumas redes terroristas contemporâneas. Assim, representa um dos maiores desafios à comunidade internacional, não só pelo mal que já demonstrou capacidade de infligir, mas também pelo potencial ainda latente, principalmente no que tange à sua já comprovada busca pelo domínio de tecnologias de armas de destruição em massa.

O FENÔMENO DAS REDES TRANSNACIONAIS E O TERRORISMO

“Uma nova onda de grupos terroristas da escola de Osama Bin Laden poderia tentar solapar o Ocidente não pelo poder do Estado, mas com o uso de redes transnacionais, não-nacionais e invisíveis” (Demant, op.cit., p.363).

As redes transnacionais

Antes de iniciar a discussão a respeito das redes transnacionais se faz necessário definir os conceitos de redes e de relações transnacionais. Segundo Margaret E. Keck e Kathryn Sikkink, “redes são formas de organização caracterizadas por padrões de comunicações e trocas voluntários, recíprocos e horizontais” (Keck e Sikkink, 2005:551).

De acordo com Joseph S. Nye e Robert O. Keohane, as relações transnacionais são “contatos, coalizões e interações através das fronteiras estatais que não são controlados pelos órgãos centrais de política externa dos governos” (Nye e Keohane, 1971:331).

As interações no interior de uma rede transnacional fogem, portanto, do padrão estado-cêntrico e se enquadram em quatro principais áreas: comunicações, movimentos de informação, incluindo a transmissão

de crenças, idéias e doutrinas; transporte físico de materiais, mercadorias e pertences pessoais; finanças, o movimento de dinheiro e de instrumentos de crédito; e as viagens, o movimento de pessoas (*Ibid.* p. 332).

A política mundial a partir do último quartel do século XX passou a envolver cada vez mais, além dos Estados, atores não-estatais que interagem uns com os outros, com as organizações internacionais e com os Estados. Essas interações são estruturadas em termos de redes, sendo que as redes transnacionais são cada vez mais visíveis na política internacional. Algumas dessas redes envolvem corporações transnacionais e atores econômicos, outras englobam comunidades de cientistas, acadêmicos e *experts* de determinadas áreas, as denominadas por Peter Haas como comunidades epistêmicas. Existem também as redes transnacionais centradas em princípios, valores e idéias, as chamadas “*transnational advocacy networks*”, que poderíamos traduzir como redes transnacionais de ativistas.

Estabelecendo ligações entre atores da sociedade civil, dos Estados e das Organizações Internacionais, essas redes multiplicam os canais de acesso do sistema internacional. As áreas de direitos humanos e meio ambiente vêm sendo as áreas de atuação mais visíveis desse tipo de rede transnacional, mas não são as únicas. Ao longo da história podemos destacar os movimentos contra a escravidão no século XIX como a gênese do processo de formação dessas redes (Keck e Sikkink, 1998:1). Entretanto, ampliando o conceito de Keck e Sikkink no que concerne aos princípios, idéias e valores, podemos enquadrar também na categoria de redes transnacionais de ativistas as redes terroristas contemporâneas e as redes do crime organizado transnacional. O enquadramento das redes terroristas nessa categoria será analisado em seguida.

O uso das redes transnacionais pelo terrorismo

O terrorismo, ao longo de sua evolução, como visto anteriormente, adotou características que lhe convinham, modificando sua forma de atuação em função das facilidades providas pelo progresso tecnológico e pela globalização. Um exemplo recente de atuação de um grupo terrorista como rede transnacional ocorreu nos atentados de 11 de setembro nos Estados Unidos. Naquela ocasião as quatro áreas características de interação de uma rede transnacional foram utilizadas: comunicações, transporte, finanças e viagens. Uma crença comum unia os perpetrantes dos atentados, originários de diferentes países, que se comunicaram por e-mail e executaram, em solo norte-americano, um ato planejado provavelmente nas montanhas do Afeganistão. O financiamento ocorreu por meio de transferências eletrônicas de dinheiro transcontinentais, e o arsenal utilizado para a consecução dos atos terroristas resumiu-se a estiletos e canivetes suíços associados a aviões de transporte comercial.

A Al Qaeda possui, efetivamente, os atributos para ser considerada o primeiro grupo terrorista multinacional do século XXI. Sua presença, comprovadamente, estende-se, a partir do Oriente Médio, para a Europa, África, América do Norte e Ásia. Estima-se que tem o apoio de 6 a 7 milhões de radicais no mundo islâmico, sendo que 120 mil destes estariam dispostos a pegar em armas (Gunaratna, *op. cit.*, p. 95) e 3 mil fazem parte do grupo de elite (Byman, 2003:148).

No campo financeiro, segundo o professor John Gray, "a Al Qaeda é organizada segundo o modelo da família ampliada. Ao utilizar as ligações de confiança que unem as famílias, pode fazer uso considerável dos sistemas bancários informais

(*Hawala*) que têm alcance global e cujas operações são efetivamente impossíveis de rastrear. Sua estrutura de clã torna-a extremamente difícil de ser infiltrada" (Gray, *op. cit.*, p. 97).

Para superar problemas em função das barreiras lingüísticas e culturais, a Al Qaeda inovou: seu braço líbio no Afeganistão especializou-se em providenciar documentos e passaportes falsos; os argelinos se especializaram em operações fraudulentas de cartões de crédito na Europa; e os egípcios responsabilizaram-se pela busca de locais de treinamento em redor do mundo (Gunaratna, *op. cit.*, p. 97).

No campo das comunicações, a Al Qaeda tem se sofisticado cada vez mais, utilizando intensamente as facilidades providas pela Internet. Em meados da década de 90, abandonou o uso de telefones celulares via satélite, ficando evidente que estavam sendo monitorados pelos EUA. A partir de então, a Internet passou a ser o principal meio de comunicação da organização, inclusive como forma de recrutamento de novos adeptos, difusão de ideologia e plataforma para ataques cibernéticos contra seus inimigos (Verton, *op. cit.*, p. 86).

Dessa forma, é possível concluir que a atuação sob forma de redes transnacionais é uma tendência inexorável do terrorismo atual. Para se opor a essa tendência faz-se cada vez mais necessária a cooperação internacional, já que as redes terroristas não respeitam fronteiras e a utilização de abordagens de enfrentamento multidimensionais que envolvam não só os tradicionais campos político e militar, mas também os campos econômico, científico-tecnológico e psicossocial. O campo econômico ganha destaque nas tentativas de criação de mecanismos que contribuam para diminuir as desigualdades existentes no mundo atual. O campo psicossocial ganha importância pela necessidade de vencer a

batalha das idéias, na qual a conquista das mentes passa a ser travada sob as mais diversas formas, exigindo criatividade, entendimento da lógica do oponente e flexibilidade. E por fim, a importância do campo científico-tecnológico cresce com a necessidade de se antecipar ao próximo passo do inimigo terrorista, o que exige o desenvolvimento constante de novas tecnologias para fazer face às novas estratégias terroristas.

OS REFLEXOS DA POLÍTICA EXTERNA NORTE-AMERICANA NO MUNDO ISLÂMICO

“Ao longo do século XX tornou-se sobejamente claro no Oriente Médio e na verdade por todas as terras do islã que as coisas tinham realmente dado extremamente errado. Comparado com seu rival milenar, a cristandade, o mundo do islã tornara-se pobre, fraco e ignorante” (Lewis, 2002:174).

Com a queda do muro de Berlim e o início auspicioso da década de 90, a maioria dos analistas de relações internacionais previa o começo de uma fase de maior valorização do multilateralismo no sistema internacional. A reação da comunidade internacional diante da agressão iraquiana ao Kuwait, em 1990, que levou à criação de uma coalizão de países liderados pelos Estados Unidos, transformou-se num marco histórico da atuação da ONU dentro do que se espera da Organização no caso de uma violação clara aos princípios de sua Carta. O presidente norte-americano George Bush, pai, chegou a proclamar, em fevereiro de 1991, o início de uma “Nova Ordem Mundial” em que os valores defendidos pelos norte-americanos – democracia, livre mercado e segurança coletiva – estariam muito próximos de um consenso global. Os Estados Unidos passavam a ser a única

superpotência global, e a sua atuação nos momentos de crise do sistema internacional passaria a ter um peso sem precedentes na história mundial.

Abordaremos alguns episódios da atuação norte-americana no cenário internacional cujos reflexos no mundo islâmico contribuíram para aumentar o clima de ressentimento e a sensação de hostilidade contra a superpotência, eventos que são oportunamente explorados pelos grupos terroristas para angariar apoio às suas causas no seio das comunidades islâmicas.

Cabe salientar que o sentimento de frustração do mundo islâmico em relação ao Ocidente, principalmente em relação aos EUA, não é um fenômeno recente. Conforme destaca “o decano dos estudos sobre o Oriente Médio” Bernard Lewis, professor da Universidade de Princeton, “o período de hegemonia francesa e britânica em grande parte do mundo árabe nos séculos XIX e XX produziu um bode expiatório novo e mais plausível – o imperialismo ocidental. [...] Mas o interlúdio anglo-francês foi relativamente breve e terminou meio século atrás; a mudança para o pior começou muito tempo antes de sua chegada e não diminuiu após sua partida. Inevitavelmente, o papel que lhes cabia como vilões foi assumido pelos Estados Unidos, juntamente com outros aspectos da liderança do Ocidente” (Lewis, *op. cit.*, p. 176-177).

Talvez a principal razão dos ressentimentos islâmicos em relação aos Estados Unidos seja a condição de aliado preferencial norte-americano desfrutada por Israel desde a Guerra dos Seis Dias, em 1967. O Estado de Israel, desde a sua criação, passou a ser associado a todas as humilhações e tragédias que se abateram sobre os povos islâmicos do grande Oriente Médio. Os árabes da Palestina costumam designar 1948, o ano da fundação de Israel, como o *nakba*, o desastre (Scalercio, *op. cit.*, p. 22).

O apoio quase que incondicional dos Estados Unidos a Israel a partir de 1967 é, portanto, uma das principais fontes de sentimento antagônico aos norte-americanos, convenientemente manipulado não só por governantes tiranos, corruptos e incompetentes, mas também por religiosos radicais e líderes terroristas.

Outro ponto de erosão da imagem norte-americana no mundo islâmico é o apoio pragmático, fundamentado na estabilidade do fornecimento de petróleo, a regimes despóticos e impopulares do Oriente Médio. Foi o que ocorreu em relação ao regime iraniano secular do xá Reza Pahlevi no passado e continua ocorrendo em relação ao regime confessional tirânico da Arábia Saudita e de outros emiratos e sultanatos do Golfo Pérsico (Ali, *op. cit.*, p.123 e 193).

Outra fonte de muito desgaste da imagem dos EUA no mundo islâmico foi o regime de sanções imputado ao Iraque após a primeira Guerra do Golfo. Essas sanções econômicas, impostas por iniciativas norte-americana e britânica, no período compreendido entre as duas guerras do Golfo (1991-2003), levaram à morte por desnutrição e/ou doenças cerca de 500 mil crianças com menos de 5 anos de idade, segundo estimativas da *United Nations Child Fund* (Unicef). O programa da ONU "Petróleo por comida", adotado a partir de 1996, não resolveu o problema, pois só permitia a exportação de um total de 4 bilhões de dólares de petróleo, quando o necessário para manter padrões mínimos de nutrição no país seria de 7 bilhões de dólares. Segundo especialistas, o número de crianças mortas por doenças e desnutrição é apenas a ponta de um *iceberg* quando levamos em conta os danos irreversíveis para quatro em cada cinco crianças que sobreviveram além dos 5 anos. A legitimidade de sanções tão duras imposta a um determinado regime político é bastante questionável, principalmente quando se leva

em conta quem foram os mais atingidos pelas medidas. Por discordarem do modelo de sanções econômicas adotado, dois coordenadores humanitários da ONU no Iraque pediram demissão de seus cargos, respectivamente, nos anos de 1998 e 1999 (Ali, *op. cit.*, p. 205-207).

Algumas decisões norte-americanas após a queda do muro de Berlim, mesmo não se referindo diretamente às questões envolvendo o seu relacionamento com o mundo islâmico, contribuíram para engrossar o coro dos insatisfeitos com a política externa norte-americana, que consideram unilateralista. Dentre as principais podemos citar: as intervenções humanitárias na Somália e no Haiti, em 1994; o bombardeio do território sérvio durante o conflito do Kosovo, em 1998, sem autorização da ONU; o não-pagamento de cotas à ONU; a não-aceitação do Tribunal Penal Internacional; a não-ratificação do Protocolo de Kyoto sobre Mudanças Climáticas, do Tratado de Banimento de Testes Nucleares e da Convenção de Ottawa referente à proscrição de minas terrestres.

Outra crítica comum aos Estados Unidos reside na tendência norte-americana de considerar o seu sistema econômico como um modelo a ser aplicado em todos os outros países sem levar em conta especificidades locais. Um exemplo do perigo deste tipo de generalização ficou evidente na transição da Rússia para o capitalismo (Talbot e Chanda, *op. cit.*, p. 30-32).

Conforme recomenda o professor de história John Lewis Gaddis, de Yale, "os Estados Unidos terão de, antes de mais nada, lidar com os ressentimentos que alimentam o terrorismo. Mais uma vez, há precedentes da guerra fria: com a reabilitação da Alemanha e do Japão após a Segunda Guerra Mundial, junto com o Plano Marshall, combatemos as condições que tornavam a alternativa soviética atraente" (*Ibid.*, p. 37).

Mais recentemente, a ocupação norte-americana do Iraque, após a segunda Guerra do Golfo, em 2003, tem contribuído para alimentar os ressentimentos no mundo islâmico. Segundo Tariq Ali, “os povos do mundo árabe viram a Operação Liberdade do Iraque como uma pantomima horripilante, um disfarce para a ocupação colonial à moda antiga, de estilo europeu [...]” (Ali, 2003:167).

Outra questão que trouxe para o foco das atenções a conduta dos EUA em relação ao mundo islâmico foi a do tratamento dispensado aos prisioneiros das Guerras do Afeganistão e do Iraque nas prisões de Guantánamo, em Cuba e de Abu Ghraib, em Bagdá. O choque no mundo islâmico causado pela divulgação das fotos de prisioneiros iraquianos nus e em posições humilhantes foi devastador. Conforme o jornalista norte-americano Seymour Hersh, “tal falta de humanidade é inaceitável em qualquer cultura, mas especialmente no mundo árabe. Atos homossexuais são contra a lei islâmica e é humilhante para os homens ficarem nus diante de outros homens” (Hersh, 2004:44).

Por outro lado, é preciso distinguir entre a crítica legítima e necessária aos EUA e o antiamericanismo, conforme destaca Revel: “Segundo esta visão – no sentido que é dado a esta palavra por Littré: “imagem ilusória que se pensa ver por medo, por sonho, por loucura, por superstição” –, os americanos não fazem senão erros, não cometem senão crimes, não proferem senão tolices e são culpados de todos os reveses, de todas as injustiças, de todos os sofrimentos da humanidade. O antiamericanismo assim definido é com mais frequência uma posição tomada pelas elites políticas, culturais e religiosas, muito mais que a representação do sentimento popular. Responderão que a “rua”, a famosa “rua” muçulmana representa bem as massas. Mas como quase

nenhum país muçulmano é democrático, é difícil apreciar até que ponto as manifestações antiamericanas nessas sociedades são espontâneas, e qual a parte que é organizada pelo governo” (Revel, 2003:249-250).

Exemplos de atuação dos EUA a favor de causas muçulmanas são normalmente esquecidos com rapidez. As intervenções norte-americanas na Bósnia, em 1995, e no Kosovo, em 1998, independentemente de outros aspectos ligados ao Direito Internacional, foram cruciais para estancar o massacre de muçulmanos por seus inimigos sérvios e croatas. Também não se deve deixar de mencionar o esforço de mediação norte-americana nos Acordos de Oslo e na fracassada tentativa de acordo entre o Primeiro-Ministro de Israel Ehud Barak e Yasser Arafat, em Camp David, em julho de 2000 (*Ibid.*, p. 263).

Por fim, podemos observar que o conflito de percepções entre os EUA e o mundo islâmico tem causas profundas. Engloba desde críticas bem fundamentadas ao Ocidente, em particular e mais recentemente aos EUA, pelo modo etnocêntrico e preconceituoso de enxergar o islã, como muito bem condensadas na obra *Orientalismo*, de Edward Said (Said, 2001:289-332), até manipulações grotescas e oportunistas de evidências históricas por governantes corruptos e incompetentes e clérigos fanáticos e obscurantistas (Revel, *op. cit.*, p. 50). Talvez possamos sintetizar esse conflito de percepções entre o mundo islâmico e os EUA com o pensamento do analista jinguiano Wolfgang Giegrich: “Os EUA não são apenas a única superpotência atual e uma fantástica história de sucesso, mas também um país que professa a liberdade, a independência, a democracia e os direitos humanos como valores supremos; e um país que representa tais valores para povos de outros países que muitas vezes projetam sobre eles suas aspirações.

O fato de que a política dos EUA com muita frequência contradiga esta imagem idealizada representa um desapontamento terrível. Nunca perdoamos nosso modelo quando ele não corresponde às nossas expectativas" (*Apud.* Zoja e Williams, 2003:80)

Assim sendo, no mundo islâmico, a conjugação das frustrações geradas a partir do relacionamento com o Ocidente e em relação aos resultados da globalização tornaram-se terreno fértil para a manipulação feita por maus governantes, fanáticos religiosos e líderes de organizações terroristas. Os Estados Unidos, pelo papel que desempenham no cenário internacional, tornam-se o tributário maior de todo esse ressentimento, principalmente quando a sua atuação internacional apresenta incoerências quando confrontada com os pretensos valores tradicionalmente defendidos pelos norte-americanos.

CONCLUSÃO

Embora o terrorismo seja um fenômeno recorrente nas Relações Internacionais, as características que adquiriu ao longo dos últimos anos o elevaram a um dos temas prioritários da agenda política internacional contemporânea. A sua capacidade de infligir destruição indiscriminada, principalmente com a possibilidade de utilização de armas de destruição em massa, torna imperativa a análise do fenômeno visando à sua melhor compreensão para poder, consequentemente, oferecer subsídios à elaboração de políticas e estratégias de combate a esse que é considerado o flagelo do século XXI.

As mudanças ocorridas nas características do terrorismo dito ideológico para a sua manifestação atual, sob a forma catastrófica, surgiram dentro de um contexto de transformação da ordem estruturante do sistema internacional. O terror, antes mais

seletivo, com motivações mais evidentes e, portanto, mais fácil de se combater, assume as características difusas e complexas atuais de difícil enfrentamento e funestas conseqüências. O período que se seguiu ao término da Guerra Fria acabou com a clivagem ideológica EUA-URSS, que mantinha um maior equilíbrio no cenário internacional. A irrupção de movimentos de cunho etnonacionalistas e fundamentalistas de diferentes vertentes, cujas causas latentes estavam contidas durante o período de Guerra Fria, trouxe mais instabilidade ao sistema internacional. A proliferação de Estados falidos, sem as mínimas condições de controlar o seu território, aliada a maior oferta de armamentos, inclusive as temíveis armas de destruição em massa, decorrente da derrocada da União Soviética, introduziram mais um fator de insegurança na cena internacional.

Concomitantemente a esse processo de maior instabilidade da segurança internacional, ocorre o processo de globalização nas suas mais diversas vertentes, com destaque para a econômica. O fato deste processo se manifestar de forma muito desigual entre os países gera, por parte daqueles não aquinhoados com o progresso resultante, uma sensação de frustração e ressentimentos que são convenientemente utilizados por organizações terroristas no seu enfrentamento à ordem global vigente.

Paradoxalmente, essas mesmas organizações terroristas aproveitaram-se dos benefícios trazidos pela globalização, principalmente no que tange à possibilidade de atuar como redes transnacionais com maiores facilidades nos campos da difusão de idéias e informações, transporte de pessoas e materiais e movimentações financeiras. Os terroristas contemporâneos souberam transformar algumas das maiores vantagens norte-americanas – a abertura e a mobilidade – em vulnerabilidades que fo-

ram muito bem exploradas (Talbot e Chanda, *op. cit.*, p.13).

Por fim, a emergência dos EUA como a única real superpotência global, com um discurso concentrado na defesa da liberdade, da democracia, da independência e dos direitos humanos, faz com que a comunidade internacional observe sua atuação no cenário internacional, esperando que esta guarde um mínimo aceitável de coerência com o seu discurso basilar. O mundo islâmico, pelo seu passado de experiências desfavoráveis no relacionamento com as potências coloniais européias num primeiro momento, e com os EUA mais recentemente, torna-se um terreno fértil para a difusão de idéias terroristas respaldadas nos ganhos desiguais da globalização e no antiamericanismo.

A superposição dos fatores expostos acima, quais sejam, a maior instabilidade advinda de uma nova ordem internacional, a emergência de fundamentalismos, as possibilidades de atuação como redes transnacionais por parte das organizações terroristas e a frustra-

ção com os resultados da globalização e com a atuação norte-americana no cenário internacional, principalmente no tocante ao mundo islâmico, foi a razão principal da transformação do terrorismo ideológico dos anos 70-80 no terrorismo catastrófico do novo milênio.

Assim, o tema do combate ao terrorismo continua em aberto e sendo um dos principais desafios da agenda internacional contemporânea. As oportunidades para uma abordagem multilateral do tema após a derrocada do comunismo não foram aproveitadas em todo o seu potencial. A solução no enfrentamento ao terrorismo é complexa, mas passa, necessariamente, pela cooperação multilateral e pela utilização de estratégias multidimensionais. O multidimensionamento se refere aos campos político, militar, econômico, científico-tecnológico e psicossocial. O multilateralismo se faz necessário e imperioso em função da forma de atuação transnacional da ameaça terrorista atual, que faz com que um país sozinho não consiga combater eficazmente o terrorismo.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<POLÍTICA> Relações Internacionais; Terrorismo; Fundamentalismo; Globalização; Direito de intervir;

Infelizes são as pessoas que reivindicam alguma posição e ficam apavoradas com a possibilidade de perdê-la.

W. A. Tillmann

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. ALI, Tariq. *Confronto de Fundamentalismos – Cruzadas, Jihad e Modernidade*. Rio de Janeiro: Record, 2002, 479 p.
2. _____. *Bush na Babilônia – A Recolonização do Iraque*. Rio de Janeiro: Record, 2003, 236 p.
3. ANNAN, K. *A More Secure World – Our Shared Responsibility*. UN A/59/565. 96 p. Disponível em: <http://www.un.org/secureworld>. Acesso em 24 jan. 2006.
4. _____. *In Larger Freedom – Towards Security, Development and Human Rights for All UN*. A/59/2005.62 p. Disponível em: <http://www.un.org/largerfreedom>. Acesso em 24 jan. 2006.
5. ARAÚJO, Evilásio J. *Terrorismo Internacional: Fundamentalismo Religioso e Globalização*. Brasília: Livraria Herança Judaica, 2004, 279 p.
6. BORRADORI, Giovanna. *Filosofia em Tempo de Terror – Diálogos com Habermas e Derrida*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004, 216 p.
7. BYMAN, Daniel L. “Al Qaeda as an Adversary. Do We Understand Our Enemy?” In: *World Politics*, 56, 1, Academic Research Library, p. 139-163, 2003.
8. CARR, Caleb. *A Assustadora História do Terrorismo*. São Paulo: Ediouro, 2002, 288p.
9. CERVO, Amado L. “O final do século XX: dificuldades para construção de uma ordem global”. In: SARAIVA, José F. S. (org). *Relações Internacionais: Dois séculos de História. Entre a ordem bipolar e o policentrismo (de 1947 a nossos dias)*. Brasília: UNB, v. I, 2001. p. 175-204.
10. CLARKE, Richard. *Contra todos os inimigos*. São Paulo: Francis, 2004, 339 p.
11. DEMANT, Peter. *O Mundo Muçulmano*. São Paulo: Contexto, 2004, 428 p.
12. DINIZ, Eugênio. “Considerações sobre a possibilidade de atentados terroristas no Brasil”. In: Gabinete de Segurança Institucional. Secretaria de Acompanhamento e Estudos Institucionais. II Encontro de Estudos. *Terrorismo*. Brasília, GSI/PR, 2004. p. 15-45.
13. FIGUEIREDO, Luís C. *A Redação pelo Parágrafo*. Brasília: UNB, 1999, 127 p.
14. FRIEDMAN, Thomas L. *De Beirute a Jerusalém*. 3 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1991, 507 p.
15. FUKUYAMA, Francis. *Construção de Estados – Governo e Organização no Século XXI*. Rio de Janeiro: Rocco, 2004, 168 p.
16. GRAY, John. *Al Qaeda e o que significa ser moderno*. Rio de Janeiro: Record, 2004, 174 p.
17. GUNARATNA, Rohan. *Inside Al Qaeda – Global Network of Terror*. Nova Iorque: Columbia University, 2002, 272 p.
18. HERSH, Seymour M. *Cadeia de Comando – A guerra de Bush do 11 de Setembro às torturas de Abu Ghraib*. Rio de Janeiro: Ediouro, 2004, 398 p.
19. HISTÓRIA DO PENSAMENTO. “Nietzsche, a Moral e a História”. São Paulo: Nova Cultural, v. IV, n. 50, 1987.
20. HOBBSAWM, Eric. *Era dos Extremos – O breve século XX. 1914-1991*. 2 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2003, 597 p.
21. HOFFMAN, Bruce. *Inside Terrorism*. Nova Iorque: Columbia University, 1998, 296 p.
22. HUNTINGTON, Samuel. *O Choque de Civilizações e a Recomposição da Ordem Mundial*. Rio de Janeiro: Objetiva, 1997, 455 p.
23. KAMEL, Ali. “A guerra dos três mundos”. *O Globo*, Rio de Janeiro, 1º caderno, p. 19, 4 abr. 2004.
24. _____. “A mulher seminua e o ódio ao ocidente”. *O Globo*, Rio de Janeiro, 1º caderno, p. 18, 05 abr. 2004.
25. KECK, Margaret e SIKKINK, Kathryn. “Transnational Advocacy Networks in International Politics, Chap 1”. In: *Activists Beyond Borders: Advocacy Networks in International Politics*, Londres: Cornell University, 1998, p. 1-38.
26. _____. “Transnational Activist Networks”. In: ART, Robert J. & JERVIS, Robert. *International Politics: Enduring Concepts and Contemporary Issues*. 7 ed. Nova Iorque: Pearson Longman, 2005, p. 551-557.

27. LAQUEUR, Walter. *A History of Terrorism*. 3 ed. New Brunswick: Transaction Publishers, 2002, 277 p.
28. LEWIS, Bernard. *O que deu errado no Oriente Médio?*, Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2002, 203 p.
29. _____. *Os Assassinos – Os primórdios do Terrorismo no Islã*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003, 182 p.
30. MOLONEY, Ed. *A Secret History of the IRA*. 2 ed. Londres: Penguin Books, 2003, 600 p.
31. NYE, Joseph S. e KEOHANE, Robert O. *Transnational Relations and World Politics: An Introduction, International Organization*, Vol. 25, N. 3, (Summer, 1971), p. 721-748.
32. PONTES, Marcos R. D. “O Terrorismo nas Relações Internacionais”. Brasília, 1999. 125p. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) – Instituto de Relações Internacionais – Universidade de Brasília, 1999.
33. PROCÓPIO, Argemiro. *No olho da águia – Unilateralismo e Relações Internacionais*. São Paulo: Alfa-Ômega, 2003, 157 p.
34. REVEL, Jean François. *A Obsessão Antiamericana*. Rio de Janeiro: Editora da Univercidade, 2003. Cap. 8, “A América como Escapatória”, p. 249-291.
35. SAID, Edward W. *Orientalismo – O Oriente como invenção do Ocidente*. São Paulo: Companhia das Letras, 2003, 370 p.
36. SAINT-PIERRE, Héctor L. “A necessidade política e a conveniência estratégica de definir ‘terrorismo’”. Revista do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. *Idéias*, Campinas, UNICAMP, 10 (2), 2003, p.129-162.
37. SCALERCIO, Marcio. *Oriente Médio – Uma análise reveladora sobre dois povos condenados a conviver*. Rio de Janeiro: Campus, 2003, 301 p.
38. SILVA, Francisco C. T. da (Org.). *Enciclopédia das Guerras e revoluções do Século XX – As grandes transformações do mundo contemporâneo*. Rio de Janeiro: Campus, 2004, 963 p.
39. SMOUTS, M. C.; BATTISTELLA, Dario; e VENNESSON, Pascal; *Dictionnaire des Relations Internationales*. Paris: Dalloz, 2003, 506 p.
40. STERN, Jéssica. *Terror em Nome de Deus*. São Paulo: Barcarolla, 2004, 344 p.
41. SUTTI, P. e RICARDO, S. *As Diversas Faces do Terrorismo*. São Paulo: Harbra, 2003, 116p.
42. TALBOTT, Strobe, e CHANDA, Nayan (Org.). *A Era do Terror – O Mundo depois de 11 de Setembro. Reflexões e Alertas para o Futuro*. Rio de Janeiro: Campus, 2002. 236 p.
43. Terrorismo. In: FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Novo Dicionário da Língua Portuguesa*. 2 ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986. p. 1669.
44. “Terrorismo Político”. In: BOBBIO, Norberto; MATTEUCCI, Nicola; e PASQUINO, Gianfranco; *Dicionário de Política*. 12 ed. Brasília: UnB, 2004. p. 1242-1244.
45. VAZ, Alcides C. “A Cooperação Multilateral frente ao Terrorismo Internacional; dimensões e desafios da participação brasileira”. In: Gabinete de Segurança Institucional. Secretaria de Acompanhamento e Estudos Institucionais. II Encontro de Estudos. *Terrorismo*. Brasília, GSI/PR, 2004. p. 80-101.
46. VERTON, Dan. *Black Ice: The Invisible Threat of Cyber-Terrorism*. Nova Iorque: Mc Graw-Hill, 2003, 273 p.
47. VIDIGAL, Armando A. F. *11 de Setembro de 2001*. Rio de Janeiro: FEMAR, 2002, 268 p.
48. WALZER, Michael. *Guerras Justas e Injustas*. São Paulo: Martins Fontes, 2003, 582 p.
49. WOODCOCK, George. *Histórias das Idéias e Movimentos. Anarquistas*. Vol. 1 *A idéia*. 2 ed. Porto Alegre: L&PM, 2004, 267 p.
50. _____. *Histórias das Idéias e Movimentos. Anarquistas*. Vol. 2 *O Movimento*. 2 ed. Porto Alegre: L&PM, 2004, 313 p.
51. ZOJA, Luigi e WILLIAMS, Donald (Org.). *Manhã de Setembro: O Pesadelo Global do Terrorismo*. São Paulo: Axis Mundi, 2003, 213 p.

CASTRO ALVES, O POETA CONDOREIRO, E A GUERRA DO PARAGUAI



ANTÔNIO TÂNGARI FILHO
Capitão-de-Corveta (IM-Rep^o)

SUMÁRIO

- Introdução
- O poeta e sua fixação pelo mar
- O poeta e a Guerra do Paraguai
- Conclusão

INTRODUÇÃO

No Brasil do século XIX floresceram grupos de intelectuais – artistas plásticos, poetas e escritores – altamente influenciados por ideais românticos e libertários, advindos da Revolução Francesa. Estes intelectuais contavam com o acesso à cultura européia, proporcionado por intercâmbios entre as academias nativas e as de além-mar, em especial as das terras lusitanas.

Por meio da leitura de escritores e poetas europeus, como Lamartine, Vitor Hugo,

Byron, dentre outros, por cujas obras se interessavam avidamente, lograram atingir um grau de cultura ímpar, considerado o estágio da educação do povo brasileiro na época.

Naqueles grupos se incluem os poetas chamados “condoreiros”, de verve inflamada, que utilizavam marcantes figuras de imagem, citando muitas vezes o condor – ave dos Andes cujos vôos eram ilimitados –, ao qual eram comparados os devaneios das suas criações.

Antônio Frederico de Castro Alves, filho de médico bem-sucedido e cuja mãe, que tinha nas veias sangue cigano, des-

cia de um militar que pelejou nas lutas pela independência no interior da Bahia, conhecido como "Periquitão" por ter co-

mandado um grupo de voluntários fardados de verde, é considerado um dos maiores poetas brasileiros.



*Dr. Antônio José Alves,
pai de Castro Alves.*



*Dona Clélia Brasília da Silva Castro,
mãe de Castro Alves.*

Segundo relata Pedro Calmon, eminente estudioso da vida do poeta, ele não gostava do nome Frederico, e assinava Antônio Castro Alves.

Castro Alves nasceu na Fazenda Cabaceiras, freguesia de Muritiba, da comarca de Cachoeira, Bahia, próximo de Salvador e às margens do Rio Paraguaçu. Atualmente, a cidade leva o nome de Castro Alves, justa homenagem a seu filho mais ilustre.

Apesar de ter vivido pouco mais de 24 anos (14/3/1847 a 6/7/1871), é tido como o

mais lídimo representante dos condoreiros, como bem mostram diversas de suas obras.

Marcante para a denominação com que ficou conhecido é o verso famoso do poeta:

"...A praça! A praça é do povo
Como o céu é do condor..."

Com ele inicia o poema "O Povo ao Poder", escrito em protesto contra a interdição da praça aos manifestantes (nacionalistas e partidários da instituição de uma República no Brasil) que desejavam fazer sair um navio português arribado ao porto.



1847, 14 de março (signo de Peixes): nasce Antônio Frederico de Castro Alves, na Fazenda Cabaceiras, freguesia de Muritiba, comarca de Cachoeira, Bahia. Literariamente o Poeta passaria a assinar A. de Castro Alves.

À época, Castro Alves encontrava-se estudando no Liceu do Recife, junto com seu irmão José Antônio, também poeta e precocemente falecido. Embora se possa julgar ter sido numa praça de Salvador, na verdade o ato de força ordenado pelo comandante da Milícia se deu no Recife, em cujo Liceu surgiram as primeiras manifestações públicas das qualidades de poeta e eloqüente oratória de Castro Alves.

E continua:

“...Senhor!... pois quereis a praça?
Desgraçada a populaça
Só tem a rua de seu...”

Aquele verso conquistou o povo, chegando até os nossos tempos, em música popular de grande sucesso. O poema completo foi publicado no Recife, no jornal *O Tribuno*, em 18 de dezembro de 1865.

Não bastasse tal manifestação, ao percorrermos as obras completas de Castro Alves, que em vida publicou apenas um livro de poesias – *Espumas Flutuantes* –, editado e reeditado um sem-número de vezes, nos deparamos com as imagens figuradas de grandes aves dos Andes, e do condor repetidamente.

Da série de poesias “Os Escravos”, podem ser citados:

– “O Século” (agosto de 1865), onde critica até o Papa no trecho “Quebre-se o cetro do Papa / Faça-se dele – uma Cruz! / A púrpura sirva ao povo / Pra cobrir os ombros nus. / (...) / Moços ao topo dos Andes, / Pirâmides vastas, grandes, ...”; e

– “Confidência” (outubro de 1865), onde clama contra os tribunos e até contra os padres, que convivem com a escravidão, em trechos mordazes como, “Sim... quan-

do vejo, ó Deus, que o sacerdote / As espáduas fustiga com o chicote / Ao cativo infeliz/ (...) / Eu vejo um negro abutre que esvoaça, As asas desdobrar ...”.

De outra série de poesias, “A Cascata, ou Cachoeira de Paulo Afonso” (concluída em abril de 1870), destaca-se “No Monte”, poema em que ecoa o clamor de Castro Alves contra a escravidão, abolicionista precursor que foi: “Ai! Que pode fazer a rola triste/ Se o **gavião** nas garras a espedaça?”

No poema “Pedro Ivo”, escrito no Recife no ano de 1865, ode dedicada à data de 2 de julho de 1823, em que as tropas lusas abandonaram Salvador, se faz notar a figura de imagem recorrente, no trecho em que menciona a idéia de se instituir o regime republicano (Castro Alves sendo também pioneiro, como o foi ao pregar o abolicionismo): “República!... Vão ousado / Do homem feito **condor!** / Raio de aurora inda oculta / Que beija a fonte do Tabor!”.

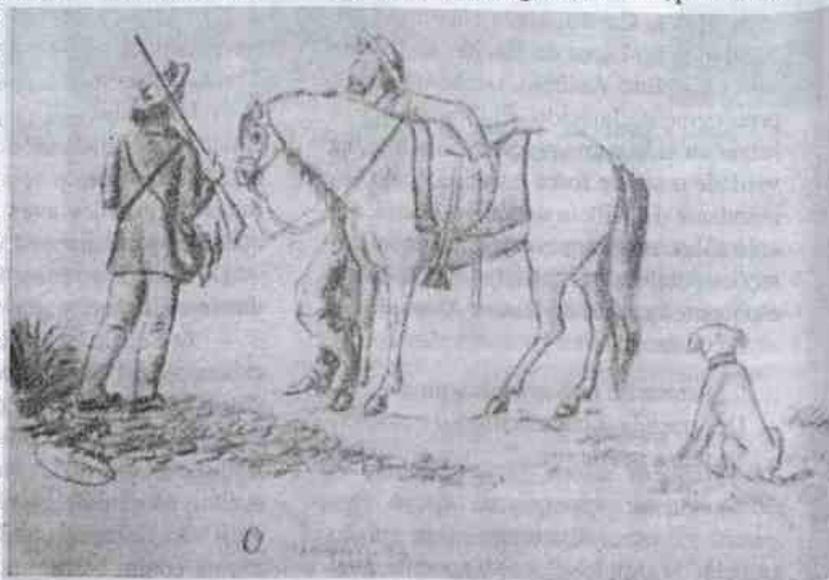
No poema “O Livro e a América”, de agosto de 1867, um dos primeiros que fez constar do seu livro *Espumas Flutuantes*, as imagens fortes são características do estilo pujante de Castro Alves,

como nessas estrofes: “Disse um dia Jeová: / Vai, Colombo, abre a cortina / da minha eterna oficina... / Tira a América de lá / (...) / E os **Andes** putreficados, / Como braços levantados, / Lhe apontam para a amplidão. / (...) / O secl’lo que viu Colombo / Viu Guttemberg tam-

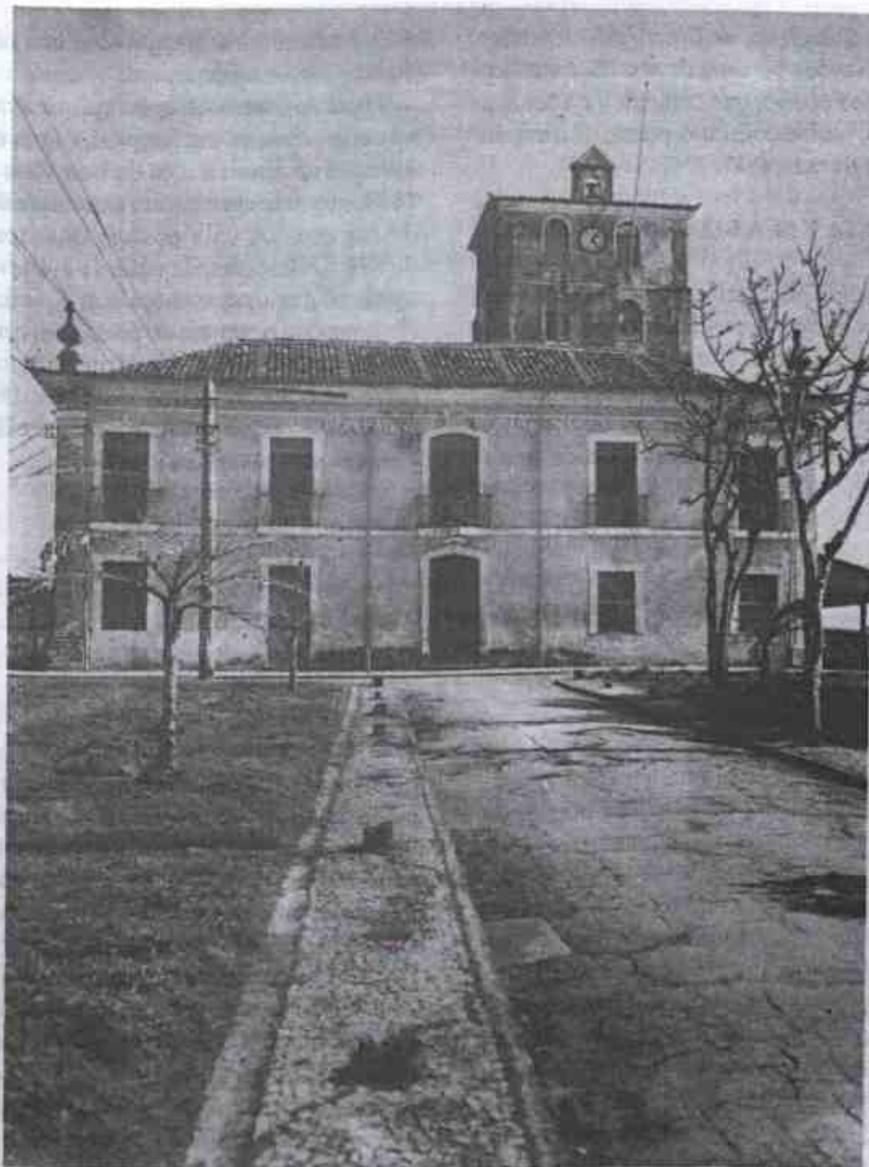
bém / Da Alemanha o velho obreiro / A Ave da imprensa gerou... / (...) Oh! Bendito o que semeia / Livros... livros à mão cheia... / E manda o povo pensar!”

Castro Alves, pugnando pela educação do povo brasileiro, se apresenta como um visionário. Infelizmente, passados mais de cem anos, as elites políticas do Brasil, em especial as do Nordeste, que bem conhecia, não foram ainda convencidas da importância do livro e da educação para se forjar uma Nação forte, sem preconceitos e sem tanta injustiça e miséria.

Finalizando esta Introdução, deve ser registrado que Castro Alves foi, além de poeta e escritor, um grande patriota, revolucionário, abolicionista, republicano, orador inflamado, embora estudante de Direito não muito bem-sucedido. Apesar de culto, inteligente e com excelente formação no que hoje chamamos de Ensino Médio, não logrou concluir o Curso de Direito (chegou até o 4º ano), interrompido por vários motivos, dentre os quais sua paixão pela dama do teatro Eugênia Câmara, problemas



O Poeta também desenhava. Eis uma boa amostra de sua habilidade: *Os Tabaréus.*



Salvador: casa da Boa Vista, com sua velha torre (fim do século XVIII), onde morou Castro Alves.

de saúde – um incidente de caça em que feriu o pé e as crises pulmonares que o levaram à morte ainda jovem – e sua extrema dedicação ao labor de escrever.

Castro Alves deixou obras de dramaturgia – *Gonzaga ou A revolução de*

Minas – e de poesia lírica e romântica – “O Gondoleiro do Amor – Barcarola”, e foi também exímio desenhista.

Em apenas sete anos de atividade pública (1864 a 1871), foi vasta a sua produção, quase toda ela constante do livro

Obras Completas de Castro Alves, comemorativo dos 50 anos de seu falecimento. Afrânio Peixoto, que comentou e anotou a edição, assim definiu o poeta: "Lírico do amor e da natureza".

O POETA E SUA FIXAÇÃO PELO MAR

Nascido no interior, antes de completar 8 anos Castro Alves mudou-se com a família para Salvador. Moraram então em um pequeno sobrado, situado na Rua do Rosário nº 1, onde nasceu, em 22 de março de 1854, a sua irmã predileta, Adelaide, gran-

de incentivadora e que guardou boa parte de suas obras inéditas.

O pai de Castro Alves sentia que a capital necessitava de um hospital, e com esta intenção comprou a roça da Boa Vista em 1859, que antes pertencera a um traficante de escravos. A casa possuía duas torres de três pavimentos, de onde se avistava o mar e os navios que chegavam e partiam. Ali começou o contato do poeta com o mar.

Das muitas lembranças desta época, escreveu o poeta "A Boa Vista" em 1867, em que não poderia faltar a referência às grandes aves, às torres e ao mar:

"Como a águia, que do ninho talhado no rochedo
Ergue o pescoço calvo por cima do fraguado,
- (P'ra ver no céu a nuvem, que espuma o firmamento,
E o mar que espuma ao látego do vento...)
Longe o feudal castelo levanta a antiga torre, ..."

Este belo poema, que lembra a sua juventude, constou da primeira edição de *Espumas Flutuantes*, mostrando a sua íntima ligação com o mar.

Vários outros fatores foram determinantes da obsessão do poeta pelo mar, para não se falar da imaginação, sempre influenciada pelos autores da Europa. Um desses fatores, de natureza geográfica, e natural na época em que viveu o poeta, é que por terra só se faziam pequenas viagens ao sertão. A ligação entre as principais cidades, especialmente as freqüentadas por Castro Alves (Salvador, Recife, Rio de Janeiro, São Paulo - via Santos) eram feitas de navio. E o poeta, embora pela Europa viajasse somente através da imaginação, fez incontáveis viagens de navio, muitas delas mencionadas em seus escritos. E na sua pregação abolicionista criticava o tráfico de escravos, que era feito pelo mar, através dos navios negreiros.

O poeta ficou órfão muito cedo. Sua mãe também morreu de problemas pulmonares, logo após a mudança para a Boa Vista. Ironia do destino... o Dr. Alves contraiu segundas núpcias com a viúva de um português que dedicou boa parte de sua vida a traficar escravos em seus navios. Nem por isso, embora criado pela madrastra e mantido nos seus estudos pela bondosa senhora após o falecimento de seu pai, calou no peito os seus sentimentos abolicionistas e sua inflamada pregação contra o tráfico de escravos.

Em um de seus mais belos e importantes poemas, "Tragédia no Mar ou O Navio Negreiro", há trechos que são verdadeiros libelos contra a ultrajante atividade e de exaltação à vida no mar. Seu texto completo consta da obra *Os Escravos*, publicada *post-mortem*.

Assim começa Castro Alves esta bela página de nossa literatura, escrita em São Paulo no ano de 1868:

“Stamos em pleno mar... Doudo no espaço
 Brinca o luar – dourada borboleta –
 E as vagas após ele correm... cansam
 Como turbas de infantes inquietos....”.

E continua:

“Homens do mar! Ó rudes marinheiros
 Tostados pelo sol dos quatro mundos!
 Crianças que a procela acalentara
 No berço destes pélagos profundos!”.

E vergasta impiedosamente os traficantes de escravos:

“Era um sonho dantesco... O tombadilho,
 Que das luzenas avermelha o brilho,
 E sangue a se banhar,
 Tinir de ferros... estalar de açoite...
 Legiões de homens negros como a noite
 Horrendos a dançar...”

(...)

Senhor Deus dos desgraçados!
 Dizei-me vós, Senhor Deus!
 Se é loucura... se é verdade
 Tanto horror perante os céus...”.

Castro Alves, nesta sua mais veemente contestação, escrita em abril de 1868, diz ainda:

“Auriverde pendão da minha terra,
 Que a brisa do Brasil beija e balança,
 Estandarte que a luz do sol encerra,
 E as promessas divinas de esperança...”.

Para enfaticamente encerrar:

“Levantai-vos heróis do Novo Mundo...
 Andrada! arranca esse pendão dos ares!...
 Colombo! Fecha a porta dos teus mares!...”.

Para mais enfatizar a idéia de sua obsessão pelo mar, não será demais lembrar que ao único livro de poesias que Castro Alves logrou publicar em vida, podemos dizer a sua obra mais querida, deu o título de *Es-pumas Flutuantes*.

O POETA E A GUERRA DO PARAGUAI

Castro Alves não foi apenas um jovem sonhador, que escrevia atropeladamente, sem preocupação com a correção da lin-

guagem, como ousaram alguns poucos críticos dizer, para depois até reconhecerem injusto tal julgamento. Sua peça *Gonzaga* foi recomendada e enaltecida por José de Alencar, em carta a Machado de Assis.

Também não foi um brasileiro preocupado com os destinos da Pátria apenas no correr da pena ou na oratória. Quando chamado a tomar atitude em defesa dos interesses do País, não se furtou.

Era acadêmico no Recife quando ocorreu o chamado para a libertação de Uruguaiana, tomada que fora pelo Coronel Estigarribia em 8 de agosto de 1864, na campanha provocada pelo ditador Solano López.

Como no momento atual, as Forças Armadas em geral e a Marinha em particular não estavam totalmente aparelhadas para a guerra, tanto em matéria de equipamentos quanto em matéria de recursos humanos. O Visconde de Ouro Preto, político da província de Minas, e nomeado Ministro da Marinha durante a Guerra do Paraguai, expôs em relatório apresentado em 1868: "As circunstâncias imperiosas, que inopinadamente nos rodearam e ainda pesam sobre o País, vieram despertar-nos do pesado letargo, em que jazíamos, e fazer-nos reconhecer que nos exporemos à guerra, descuidando-nos durante a paz".

Sábias e atuais palavras, que continuaram a ser repetidas pelas autoridades na-

vais e que infelizmente não são ouvidas com a devida atenção pela sociedade.

Para suprir a deficiência de pessoal então existente naquele ano de 1865, foram abertas na Faculdade de Direito do Recife inscrições para o voluntariado, e tanto estudantes quanto lentes acorreram ao chamado patriótico. Dentre eles estava Castro Alves. Foi formado um Batalhão, que contou com ajuda material, financeira e até de um navio para o transporte, tudo custeado por inúmeros cidadãos que, com idade avançada e incapacitados para lutar, dessa forma davam a sua colaboração ao esforço de guerra. Dentre eles estava o Dr. Alves, seu pai, e seu tio João Evangelista de Castro. Era a sociedade civil socorrendo a imprevidência dos políticos, a quem caberia zelar pela nossa soberania, atendendo aos pedidos de recursos solicitados insistentemente pelos responsáveis por manter o nosso Poder Militar.

Mas, em razão de sua doença no pulmão, o alistamento de Castro Alves não foi aceito. Como disse Pedro Calmon, "faltava-lhe para ir à guerra o peito sadio dos companheiros robustos. Não podendo ser Aquiles. Seria Homero...".

Assim, Castro Alves enalteceu os companheiros estudantes com versos de grande apelo patriótico, como "Aos Estudantes Voluntários":

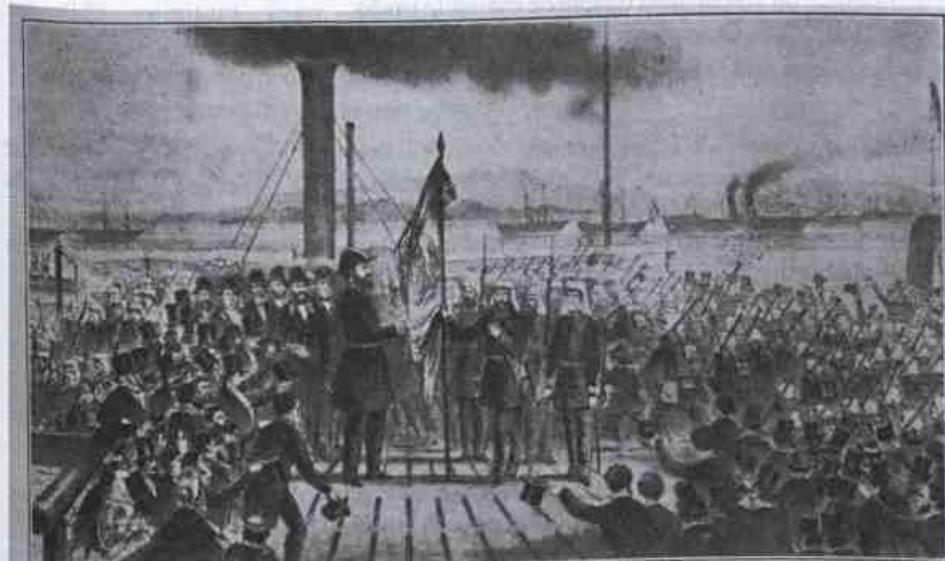
"O Céu é alma... o relâmpago
É uma idéia de luz,
Que importa os raios trovejem
Nas florestas do existir!
Parti, pois! Homens do livro!
Podeis ousados partir!
Pois sereis... vindo com glória,
Ou morrendo na vitória...
Homens do livro da História
Dessa Bíblia do porvir!"

Os versos completos foram publicados no *Jornal do Recife*, em 21 de agosto de 1865.

Com o Batalhão seguiu um dos grandes amigos de Castro Alves, Maciel Pinheiro,

a quem dedicou outra obra-prima, "A Maciel Pinheiro", poema também conhecido como "O Peregrino Audaz", que incluiu no seu livro *Espumas Flutuantes*, do qual sobressaem os seguintes trechos:

"Partes amigo do teu antro de águias,
Onde gerava um pensamento enorme,
(...)
Deus acompanhe o peregrino audaz.
(...)
E eu, cujo peito como u'a harpa homérica
Ruge estridente do que é grande ao sopro,
Saúdo o artista, que ao talhar da glória,
Pega da espada sem deixar o escopro.
(...)
Deus acompanhe o peregrino audaz."



EMBARQUE DE VOLUNTÁRIOS DA PÁTRIA ❖ *Com o entusiasmo magnífico dos seus filhos, o Brasil pôde levar avante e com êxito a desafiante do insulto que sofrera. A gravura representa o embarque do contingente da Guarda Nacional da Côte, sob o comando do tenente-coronel Francisco Leão Cohn. (M. H.).*

Na sua proposição de procurar ser Homero, já que não pudera ser Aquiles, nunca esqueceu Castro Alves de enaltecer os bravos brasileiros que pugnavam, e morriam, pela Pátria nos Pampas e nos charcos paraguaios.

Em 31 e outubro de 1867, tendo sido promovido um espetáculo beneficente para angariar fundos em favor dos órfãos da guerra, em pleno Gabinete Português de Leitura de Salvador, Castro Alves recitou o emocionante apelo à caridade e ao patri-

otismo, que se immortalizou na poesia “Quem dá aos pobres empresta a Deus”.

Essa poesia, que faz parte do livro *Espumas Flutuantes*, é com-

posta de estrofes que tocam o coração como se fossem dedos dedilhando uma harpa estridente. Assim se inicia:

“Eu, que a pobreza de meus pobres cantos
Dei aos heróis – aos miseráveis grandes –
Eu, que sou cego – mas só peço luzes...
Que sou pequeno – mas só fito os Andes...”

E continua...

“Duas grandezas neste instante cruzam-se!
Duas realezas hoje se abraçam!...
Uma – é um livro laureado em luzes...
Outra – uma espada, onde os lauréis se enlaçam
Nem cora o livro de ombrear c’o sabre...
Nem cora o sabre de chamá-lo irmão...
Quando em loureiros se biparte o gládio
Do vasto pampa no funéreo chão.”

Magnífico exemplo de interação entre os intelectuais – representados pelo livro – e os defensores da Pátria – representados pelo sabre. Castro Alves mostra às gerações de brasileiros que não pode ha-

ver o tipo de injusta tentativa de dissociar os militares da sociedade e da defesa da Nação.

E Castro Alves diz ainda em sua bela poesia:

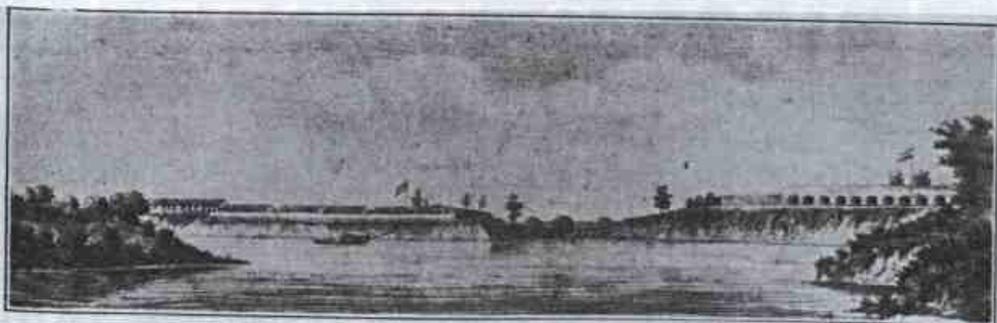
“Mas, já que as águias lá no Sul tombaram
E os filhos d’águias o Poder esquece...
É grande, é nobre, é gigantesco, é santo!...
Lançai – a esmola, e colhereis – a prece!
Oh! Daí a esmola... que do infante lindo
Por entre os dedos da pequena mão,
Ela transborda... e vai cair nas tumbas
Do vasto pampa no funéreo chão.”

Os registros históricos nos dão conta de que na Guerra do Paraguai, só na Marinha, de 4 de agosto de 1864 até 31 de março de 1870, perderam-se por morte em combate e moléstias 1.727 vidas de heróicos brasileiros. Autores há que mencionam ser de cerca de 50 mil brasileiros o número dos que caíram nos campos de batalha ou ata-

cados por males diversos, como o impaludismo e doenças pulmonares.

Nosso poeta por certo estava por demais sensibilizado com tal sacrifício quando se inspirou para escrever essa obra-prima.

Corria o mês de fevereiro de 1868 e Castro Alves se encontrava no Rio de Janeiro, colhendo os louros da excepcional acolhi-



FORTIFICAÇÕES DE HUMAITÁ. ❖ *Vista de uma parte das baterias, fortificações e armazens, tirada de bordo do «Lima Barros» rio dia 5 de Setembro de 1867. (M. H.).*

da de sua peça teatral *Gonzaga ou A Revolução de Minas*, quando a cidade foi aliviada com as boas notícias de que a esquadra deixara Curupaiti e que de “bandeira erguida vomitara fogo, passando Humaitá”.

Nosso Homero não poderia deixar de se juntar ao povo que delirava nas ruas com

as vitórias anunciadas. Assim, em 1º de março, ao lado de outros patriotas, recitou das sacadas do *Diário do Rio* a poesia triunfal a que deu o título de “Pesadelo de Humaitá”. Esta poesia foi publicada no *Diário do Rio* de 5 de março de 1868, e dela são dignas de especial registro as seguintes estrofes:

“Dizei, condores, que voais ao norte!
 Dizei, ó ventos, que do céu rompeis!
 (...)
 Desceu dos Andes... da Bahia altiva...
 De Guanabara – esta mansão de reis...
 Treme, ó cidade!... Se o Brasil caminha
 O vil tirano se lhe agarra os pés...
 (...)
 Se pisa o Prata – Riachuelo brilha,
 Se estende o braço – Uruguiana fez.
 Ó vibre o pulso o derradeiro golpe,
 E o vil tirano se lhe agarra os pés.”

Que melhor participação na alegria da Nação brasileira do que esta manifestação do poeta, que não pôde lutar com as armas na Guerra do Paraguai? Usar a sua pena e verve inflamada para enaltecer os feitos militares, citando em especial os da Marinha em Riachuelo! Castro Alves une aqui o seu amor pelo mar à participação da Marinha na Guerra do Paraguai, através da sua poesia.

CONCLUSÃO

Cento e trinta e seis anos são passados do término da Guerra do Paraguai. Assim como agora, naquela época e em outras fases da História Moderna do Brasil, há a constante busca de equilíbrio entre os gastos públicos em geral e aqueles destinados a manter o nosso Poder Militar e de dissuasão.

Por mais que grandes nomes como Rui Barbosa, Barão do Rio Branco, e, antes deles, o Visconde de Ouro Preto, tenham clamado pelo apoio às Forças Armadas e pela necessidade de estarmos preparados para a guerra para assim vivermos em paz, teimam os políticos e alguns membros da chamada "intelectualidade" em fazer ouvidos moucos. Há ainda uma espécie de "alfvio" com o fim da Guerra Fria, como que a querer convencer o povo brasileiro de que não há mais necessidade de Poder Militar para garantir a nossa soberania.

Castro Alves nos ensinou, com suas poesias e escritos, que não há conflito entre o livro e as armas, e ambos nunca serão prescindíveis!

Finalizando, lembro de meu falecido pai, imigrante italiano, quando me escreveu uma bela carta em 1959, a qual guardo com carinho, recomendando-me que, embora iniciando uma carreira militar, nunca me descuídasse da dedicação aos livros. Para me motivar, citou este belo verso do poeta, e com o qual encerro este modesto ensaio: "Nem cora o livro de ombrear c' o sabre... / Nem cora o sabre de chamá-lo irmão".

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

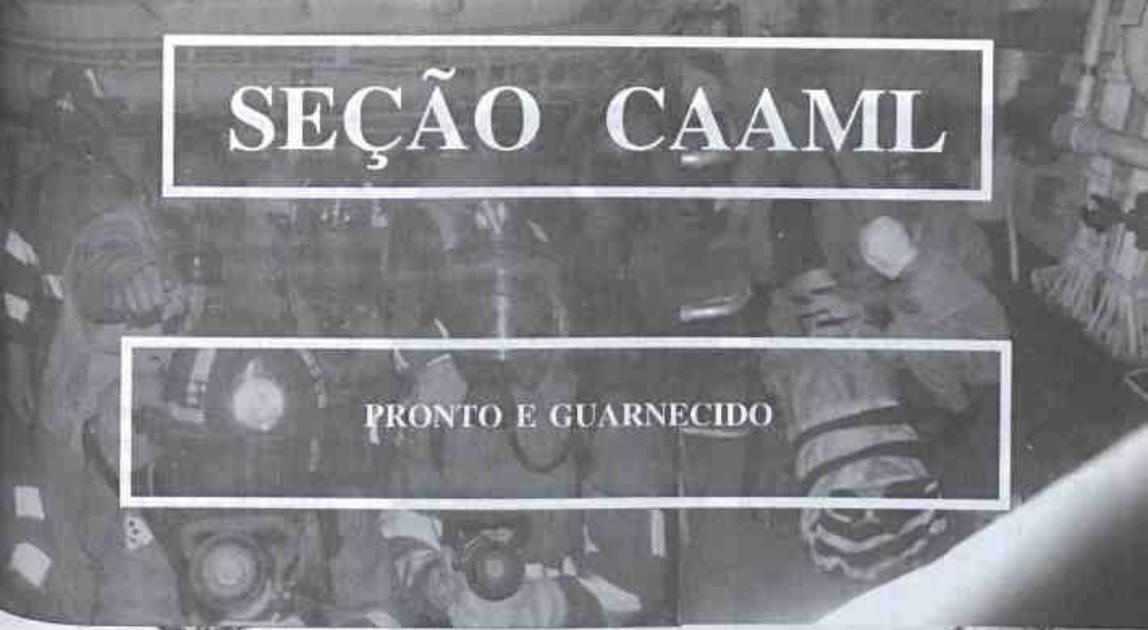
<NOMES> / Castro Alves; Guerra do Paraguai; Poesia;

OBRAS CONSULTADAS:

Na elaboração deste ensaio foram consultadas as seguintes obras, de acervo pessoal e da Biblioteca do Clube Naval, nas quais o autor obteve valiosas informações, imagens e dados históricos

- *A Guerra do Paraguay pela imagem*. Livraria Lello Editora, Porto.
- SCAVARDA, Levy (CMG); PORTO E ALBUQUERQUE, Antônio Luiz (CT); MENDONÇA, Lauro Nogueira Furtado de (CMG); FAIRBAIRN, Arnoldo Hasselmann (VA), *Navigator – Subsídios para a História Marítima do Brasil*, SDGM, 1970.
- ALVES, Castro. *Espumas Flutuantes*, Edição de 2004.
- PEIXOTO, Afrânio. *Obras Completas de Castro Alves*, 1921.
- Idem, *Castro Alves – O poeta e o poema*, 1944.
- CALMON, Pedro. *Castro Alves – O homem e a obra*, 1973.
- *Poesias de Castro Alves*. Edições de Ouro, 1965.

SEÇÃO CAAML



PRONTO E GUARNECIDO





SILVINO JOSÉ SILVA BASTOS
Capitão-de-Fragata (EN)

Após a conclusão de mais um Período de Manutenção Geral (PMG), segue-se a fase de alinhamento de sistemas. Cumprindo esta rotina, o Submarino *Tamoio* prepara-se para iniciar mais um ciclo operativo. Durante a fase de alinhamento são realizadas diversas verificações e ajustes, de modo que, ao ser concluída, o sub-

marino esteja totalmente pronto para cumprir com êxito as missões que receber. Este processo é rotineiramente realizado por todos os meios navais de nossa Esquadra, sejam navios ou submarinos.

Entre as diversas características operativas do meio naval que são verificadas durante a fase de alinhamento, está a Assi-

Submarino *Tamoio* durante corrida na Raia Magnética



* N.R.: Artigo classificado em 3º lugar no Concurso *Revista Passadiço* de 2005.

natura Magnética (vide Glossário no final do artigo). É com base nos valores de assinatura magnética que as minas de influência magnética são programadas. Este é o princípio básico da *guerra de minas* – uma forma eficaz e também muito prática e econômica de se negar ao inimigo o acesso a um porto, a um canal ou a qualquer outra área por ele visada.

A contramedida que apresenta melhores resultados contra a guerra de minas é o *Controle da Assinatura Magnética*, realizado mediante três etapas básicas:

Medição Magnética, Tratamento Magnético e Compensação Magnética (aplicável apenas para alguns meios navais).

A Medição é a etapa em que se faz o levantamento da assinatura magnética do meio. Ela é realizada por intermédio de Corridas Magnéticas nas Raias Magnéticas, em cujo leito marinho existem diversos sensores magnéticos de grande sensibilidade. Esses sensores medem a variação da intensidade do campo magnético, conforme o navio passa sobre eles. O processamento das informações obtidas, juntamente com o nível da maré no momento da



Aspecto da amarração dos cabos de desmagnetização

passagem do meio, resulta na assinatura magnética. A partir desta, são definidas informações táticas como o Código Magnético e a Profundidade de Segurança (ou Raio de Segurança, para submarinos). Estas informações indicam o nível de magnetização do meio naval e são secretas. Em função do nível de magnetização do meio, poderá ser necessária a realização de um Tratamento Magnético.

O Tratamento Magnético é a etapa na qual as magnetizações permanentes do meio são alteradas de modo a se obter a menor assinatura magnética possível. É efetuado por meio da passagem de elevados níveis de corrente contínua (3.000A) em torno do meio que fica envolto com cabos elétricos de grande bitola (seção reta de 250 mm²), formando uma grande bobina ou solenóide. O direcionamento de pulsos de corrente em sen-



Fragata Rademaker fazendo Compensação Magnética

tidos alternados, durante períodos de tempo preestabelecidos, rearranja a estrutura molecular do material ferromagnético, reduzindo sua magnetização permanente para os níveis desejados. Este processo, denominado *Deperming*, que também pode ser aplicado em apenas uma parte do navio que apresente magnetização permanente excessivamente alta, apresenta um outro efeito colateral positivo: o aumento da segurança de aviação embarcada. Muitas vezes, o nível de magnetização permanente atinge valores que passam a interferir com o sistema de navegação da aeronave embarcada, especialmente sua agulha magnética. Para casos como este, onde a indicação da agulha magnética chega a apresentar desvios superiores a dezenas de graus, o Tratamento Magnético corrige os níveis de magnetização permanente e acaba com a influência sobre a agulha magnética da aeronave, permitindo a operação segura da aeronave.

Após a conclusão do Tratamento Magnético, faz-se necessária uma nova medição magnética, na qual são verificados os níveis de magnetização permanente obtidos com o Tratamento Magnético. Para o caso dos meios que possuem Sistema de Proteção Magnética (SPM), é realizada a etapa de Compensação Magnética. Esta etapa consiste na realização de uma série de corridas magnéticas, em que são ajustados gradualmente os níveis de corrente nas bobinas do SPM.

Uma vez concluídas as etapas descritas acima, o Controle da Assinatura Magnética estará pronto e o navio seguro. É recomendável que seja feita uma manutenção a cada dois anos, por meio de uma nova corrida magnética.

Todo o processo acima descrito é realizado durante uma única semana nas dependências do Complexo de Magnetologia da Base Naval de Aratu, um dos três únicos existentes no Hemisfério Sul.



☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<CIÊNCIA & TECNOLOGIA> / Magnetismo; Raia magnética; Deperming; Guerra de minas;

GLOSSÁRIO

Assinatura Magnética – representação gráfica da medida do campo magnético irradiado por um navio, em uma determinada profundidade, em decorrência de suas magnetizações induzidas e de magnetizações permanentes.

Corrida Magnética – passagem de um meio naval pelas Raias Magnéticas

Direções cardeais magnéticas – direções norte-sul e leste-oeste magnéticas, que são defasadas cerca de 23° para oeste (declinação magnética na região da Baía de Todos os Santos), em relação às direções cardeais geográficas.

Magnetização – momento magnético de um corpo por unidade de volume (também conhecida como imantação). Para navios e submarinos é decomposta em três componentes: longitudinal (direção proa-popa), transversal (direção do través) e vertical (direção perpendicular aos conveses). Um meio naval de casco ferromagnético apresenta dois tipos de magnetização: Permanente e Induzida.

Magnetização Induzida – magnetização apresentada por material ferromagnético ao ser exposto a um campo magnético externo (campo terrestre, no caso dos meios navais). A magnetização induzida é uma reação natural de qualquer estrutura construída em material ferromagnético e é alterada conforme a direção e a intensidade do campo magnético externo. A magnetização induzida apresentada pelos navios varia em função do seu rumo e de sua latitude.

Magnetização Permanente – magnetização apresentada por material ferromagnético, após ter sido magnetizado, que irradia campo magnético mesmo na ausência de campo magnético externo. É também conhecida como imantação.

Material Ferromagnético – material que possui elevada permeabilidade magnética, como o ferro, o níquel, o cobalto e várias ligas.

Mina de Influência Magnética – mina programada para que, durante a passagem de algum navio, ao serem detectados níveis de magnetização acima de um predefinido, seja automaticamente detonada.

Permeabilidade Magnética – grandeza física inerente a um determinado material, que define o grau de magnetização adquirido por ele quando sujeito a um campo magnético externo. É comumente utilizada a Permeabilidade Relativa, que é adimensional e vale em torno de 1 para materiais não magnéticos e apresenta valores muito maiores que 1 para materiais ferromagnéticos.

Profundidade de Segurança – o mesmo que Raio de Segurança, exceto que se refere a navios de superfície e é medida a partir da linha-d'água e não do eixo longitudinal.

Raias Magnéticas – raias de passagem, localizadas na Ilha de Itaparica (Baía de Todos os Santos – Bahia), orientadas nas direções cardeais magnéticas.

Sistema de Proteção Magnética – sistema existente em alguns navios que é utilizado para reduzir sua Assinatura Magnética. É composto por bobinas em diferentes posições a bordo, e por um equipamento para controle de corrente elétrica, podendo ser automático ou manual. É mais conhecido como "Sistema de Degaussing".



Biblioteca da Marinha, na rota das grandes navegações

Um mundo ainda desconhecido, mas marcado pela audácia de homens de espírito aventureiro. Antigas rotas marítimas, definidas pelas constelações, guiavam esses homens a mares distantes. Assim era no tempo da descoberta das Américas. Conheça mais sobre os mares dos grandes navegadores da História e viaje a uma época em que piratas e corsários cruzavam os oceanos.

A Biblioteca da Marinha, na Seção de Mapoteca, possui uma coleção de cartas náuticas dos séculos XVII e XVIII e, na Seção de Obras Raras, livros sobre diversos assuntos, especialmente científicos, além de uma coleção de álbuns e outras de roteiros de navegação, incluindo obras do século XVI.

Com um acervo de aproximadamente 120 mil volumes, a Biblioteca é especializada nas áreas de História Naval, História Geral e do Brasil, além de Cartografia.

Venha navegar pelos séculos. A Biblioteca da Marinha situa-se à Rua Mayrink Veiga, 28 – Centro e funciona de segunda a sexta-feira, das 8h às 16h45min.



Rua Mayrink Veiga, 28
Tel: (0XX-21) 2516-8784
(Fax) 2516-9654

ARTIGOS AVULSOS

Esta seção divulga os artigos que não puderam ser publicados na *RMB* e que passarão a fazer parte do acervo da Biblioteca da Marinha, de acordo com a nota explicativa constante da edição do 4º trimestre de 2005 (pág. 211). Aqui apresentaremos os títulos, nome e posto (ou titulação) dos autores, o número de páginas escritas, a classificação para índice remissivo (CIR), um pequeno resumo (ou sumário) e outras informações básicas.

DIREITO CONSTITUCIONAL: DEFESA DO ESTADO AS FORÇAS ARMADAS NAS CONSTITUIÇÕES BRASILEIRAS

FERNANDO CESAR DIOGO DE ALCANTARA

Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1)

Bacharel em Direito

Número de páginas: 120

Identificação: AV 25/06 – # 1534 – RMB 4º/06

CIR: DIREITO; Direito Constitucional; Defesa do Estado; Organização; Forças Armadas Brasileiras;

As Forças Armadas ao longo da história da humanidade sempre estiveram associadas à independência das nações. Com o surgimento dos Estados modernos, ligaram-se ao seu destino a defesa territorial e soberana destes. No século XXI, verifica-se uma modificação na destinação histórica das Forças Armadas; elas passaram a combater grupos terroristas e narcotraficantes.

As Forças Armadas brasileiras sempre estiveram associadas à manutenção da independência, da integridade territorial e da soberania nacional. A partir de 1889, passaram a influenciar o cenário político nacional, sendo o ponto comum nos vários rompimentos constitucionais e no retorno a sua normalidade, tendo a sua atuação comparada a um Poder Moderador.

Nas constituições nacionais republicanas é constante a indicação da destinação das Forças Armadas: defesa da Pátria, garantia dos poderes constitucionais e, em situações excepcionais, da lei e da ordem; e seus princípios básicos de organização: disciplina e hierarquia, e implicitamente a obediência. As pesquisas indicam que a inclusão em seis constituições republicanas da cláusula dentro dos limites da lei permitiu aos chefes militares interpretar os limites da obediência à autoridade suprema do Presidente da República e justificar as intervenções no cenário nacional. A Constituição de 1988 excluiu esta cláusula do ordenamento constitucional.

Passados 17 anos do retorno à normalidade política, as Forças Armadas têm sido chamadas a intervir para garantir a manutenção da lei e da ordem, em face da crescente violência urbana e rural e, também, das greves das polícias militares estaduais. Para um país que voltou à normalidade política, o uso excessivo das Forças Armadas deve ser visto como sinal de alerta para uma situação de anomia.

O rompimento político-constitucional há quarenta anos, sob o fundamento de manter o País dentro da ordem e da legalidade, apenas baseado na legitimidade, tem sido questionado.

O estudo da destinação histórica e constitucional das Forças Armadas, incluindo seus princípios de organização, reveste-se de importância, pois é uma garantia para o povo, quanto ao uso do poder pelo Estado. Essa garantia significa que as soluções *manu militari*, com o emprego das Forças Armadas, ficarão adstritas aos mandamentos da atual Carta Política.

Acresce-se aos fatos relacionados as constantes alterações da Constituição de 1988, gerando insegurança jurídica, e as investidas estrangeiras no sentido de que as Forças Armadas sejam empregadas no combate ao narcotráfico, desviando-as de sua destinação constitucional: defesa territorial e garantia da independência e da soberania nacionais, o que pode vir a comprometer a própria independência do País.

Neste estudo são analisadas comparativamente as normas constitucionais referentes à organização das Forças Armadas nacionais nas oito Constituições brasileiras (1824, 1891, 1934, 1937, 1946, 1967, 1969 e 1988), dentro do enfoque de defesa do Estado originado na Constituição Federal de 1988.

A monografia tem como objetivo principal expor a evolução histórico-constitucional das normas referentes à organização das Forças Armadas brasileiras no período de 1822 a 2004.

De forma complementar, foram estabelecidos três objetivos específicos.

O primeiro é o de identificar os princípios norteadores da organização das Forças Armadas nas Constituições brasileiras.

O segundo é o de analisar comparativamente se os princípios norteadores da organização das Forças Armadas foram mantidos nas oito Constituições brasileiras.

O último foi descrever como os princípios norteadores da organização das Forças Armadas evoluíram nas sucessivas Constituições.

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 do convés. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verídicas e por isso caracterizam várias fases da vida na Marinha.

São válidas, também, estórias vividas em outras Marinhas.

Contamos com sua colaboração. Se desejar, apenas apresente o caso por carta, e-mail (deolinda@sdm.mar.mil.br) ou por telefone (Comandante Corrêa): (21) 2524-9460).

Na reunião patrocinada pelo Clube Naval, no último dia 9 de agosto, em homenagem aos veteranos da Marinha do Brasil da Campanha do Atlântico Sul da Segunda Guerra Mundial, no papo da saída escutei estórias bastante interessantes sobre um meu colega, também almirante reformado.

Ele é de uma turma acima e servimos juntos em Washington, quando uma sólida amizade nasceu.

É competente, sua personalidade é forte, é cheio de vigor e de coragem moral e física, e diz sempre o que quer e o que deve ser dito. E ainda é assim até hoje, aos 80 anos de idade!

“NAPOLEÃO” ASSUME O COMANDO

Éramos contra-almirantes, e com muito prazer e alegria compareci à sua posse no comando de uma força naval. Não me lembro se chovia, mas a cerimônia se deu cobertas abaixo.

Todos devidamente em formatura, o assistente pediu licença ao mais antigo para iniciar a cerimônia, tudo de acordo

com o que previa o regulamento. Seguiram-se leituras dos atos de exoneração e de posse, ordens do dia e a declaração triste do exonerado passando o comando.

O meu amigo não cabia em si de tanta alegria e orgulho profissional, a sua pressão emotiva estava para explodir a válvula

de segurança e... explodiu, pois antes mesmo do mais antigo lhe dar posse ele, em alto brado, com aquele entusiasmo que lhe era próprio, declarou "assumo o comando da força naval".

ORDENS SÃO ORDENS E SÃO PARA SEREM CUMPRIDAS

Mais tarde, o meu amigo comandou importante base naval. Como sempre, lá estava ele à frente de tudo, exigente e, em decorrência da época, muito preocupado com a segurança daquelas magníficas instalações; havia sempre a possibilidade de algum estranho entrar na base e cometer qualquer ato de sabotagem.

Conseqüentemente, providências especiais foram tomadas e treinadas, incluindo uma ordem expressa de que todos deveriam mostrar sua identidade ao procurar entrar na base e, de acordo com suas próprias palavras ditas em parada com a ênfase que lhe é própria, "nem o comandante da base poderá entrar na base sem que apresente sua identidade".

Eis que passaram alguns dias e o meu amigo vai dar um mergulho restaurador na praia que fica do outro lado da estrada, em frente ao portal de entrada da base. Feliz da vida volta e quando se acerca do sentinela, um naval bem doutrinado, lembra-se que não havia levado a sua identidade para a praia. E aí?

Acercou-se do naval, o qual lhe barrou a entrada e pediu, dentro do respeito devido, que mostrasse a sua identidade! "Identidade? Você não me reconhece como seu

Aí eu me lembrei que, ao ser coroado imperador da França, Napoleão não deixou que o fizessem, ele arrebatou a coroa do representante da Igreja e coroou-se a si próprio. E o fato passou para a história.

comandante?" "Reconheço, sim, mas tenho ordens claras que sem identidade ninguém poderá entrar, nem mesmo o comandante, conforme foi dito em parada".

Essa troca de informações repetiu-se por algum tempo e o naval continuava inflexível (o seu comandante era muito exigente e ele não iria facilitar em seu serviço de sentinela).

Aí, então, o meu amigo repetiu: "Você não me reconhece como seu comandante?" "Sim", foi a resposta. "Você não reconhece quem deu a ordem sobre a identificação obrigatória foi seu comandante?" "Reconheço, sim, senhor", respondeu o naval. "Então o seu comandante acaba de revogar a ordem dada! Deixe-me passar!" O naval, em face do argumento imbatível, abriu-lhe a passagem e o meu amigo entrou.

Uma vez dentro da base, o comandante voltou-se para o naval e perguntou-lhe: "Você me reconhece como o seu comandante?" "Reconheço, sim, senhor", foi a resposta disciplinada.

Nova carga do comandante: "Então coloco novamente em vigor a ordem dada da obrigatoriedade da apresentação da identidade".

E saiu andando rumo a sua residência.

ELOGIO CANCELADO

Lá pela década de 1960, a Força de Submarinos, então Flotilha, passava por grandes transformações de mentalidade com o recebimento dos *Fleet Type* americanos. A velha

guarda era dos *Tipis* e os tenentes, do *Bus Ships*. Mas os chefes ainda eram "italianos".

Em uma ocasião, um "*fleet type*" estava no dique quando recebeu uma visita inesperada

do comandante da flotilha, um “italiano da melhor cepa”. A inspeção de surpresa foi um sucesso; tudo em ordem, funcionando o que podia, as luvas do grande chefe continuaram brancas após passarem por cima dos armários ou de canalizações. O resultado foi um enorme elogio, talvez com algum exagero mesmo, mas elogio daquele chefe era para valer!

Todos contentes, cerimonial disposto, abre o toque e o “velho italiano” no meio da prancha responde ao cumprimento e volta-se para a bandeira, como determina a Ordenança. A cerimônia estava uma beleza e até uma leve brisa amena soprou.

Aí sobreveio uma explosão de raiva! O chefe esbravejou: “Retiro todos os elogios, isso é inadmissível, a Bandeira está de cabeça para baixo! Isto é uma infâmia! Isto não pode acontecer!”

BOLACHA NAVAL

Chegando-se à Ilha da Trindade pelos idos de 1943, chamava nossa atenção o superestoque de bolacha acondicionado em pequenas barricas cartonadas, sendo responsável por tamanho estoque a distração de um telegrafista (TL) que lá passara e que, ao receber ordem do imediato para expedir mensagem pedindo uma ou duas barricas de bolacha, omitiu o U da conjunção, redundando na remessa de 102 barricas de bolachas.

TELEFONE DO PRESIDIO

Dia de sábado, após o almoço, quando ainda se dava serviço de garance, toca o telefone do presídio. O cabo carcereiro atende e do outro lado dizem: “É o presídio”. E o bom cabo, muito na dele, responde: “Não... é o cabo carcereiro, porque presídio não fala”. O outro lado responde:

E deixou o navio vociferando e a oficialidade ficou estatelada reconhecendo a mancada mas não entendendo a violência da reação do chefe.

A busca para a causa procedeu-se de imediato e logo foi encontrada.

Quando ele era tenente, recebendo um *Tupi* na Itália, era oficial de serviço na cerimônia de incorporação. Tudo lindo, inclusive registro fotográfico e cinematográfico que foram mostrados pelo então ministro da Marinha ao Presidente da República. E não é que a autoridade naval percebeu que a bandeira do submarino estava de cabeça para baixo?

Colaboração de:

Luiz Edmundo **Brígido** Bittencourt
Vice-Almirante (Ref³)

Preocupado com tantas bolachas, o imediato chamou o TL e mandou que expedisse mensagem dizendo: “Não mande mais bolacha”. E mais uma vez funcionou a distração do TL, que omitiu o NÃO da mensagem, dando lugar à repetição de remessa de bolachas. Mas não parou aí e uma terceira mensagem foi passada, cujo texto seria: “Deixe de mandar bolacha”, a qual o TL, desta feita afobado, antepôs o NÃO que havia esquecido na segunda mensagem.

“Aqui é o comandante”. Então o bom cabo, muito afinadamente, retificou que era sim o presídio quem estava falando.

Colaboração de:

F. Medeiros
Capitão-Tenente (A-FN)

Av. Alfred Agache, s/nº – Centro.

Aberto de terça a domingo, de 12h às 17h.
Entrada franca.



Lutei na 2ª Guerra, e hoje dou testemunho da participação do Brasil

Eu sempre gostei de aventuras. Singrar os mares foi o meu destino. Particpei de acontecimentos históricos. Estive em ambientes hostis, onde realizei várias missões – de apoio no transporte de tropas e patrulhamento em zona de guerra; também participei de comboios. Tive uma vida repleta de emoções.

Sou um imigrante, mas hoje posso dizer que sou brasileiro. Era um garoto quando cheguei no Brasil, e aqui ajudei a fazer a história desse imenso país em mares distantes. Eu era da Marinha americana, mas em agosto de 1944 vim transferido para a Marinha do Brasil, e com ela lutei na Segunda Guerra Mundial. Quando terminou o conflito, fui trabalhar na Flotilha de Contratorpedeiros, depois no Esquadrão de Avisos Oceânicos, onde continuei a cumprir importantes e diversificadas missões.

O tempo passou, foram 40 anos de atividade. Naveguei 295.405 milhas, 1.423 dias de mar. Mas me sinto ainda jovem, com muito por fazer. Por isso decidi não parar. Claro, tive que me adaptar aos novos tempos, fazer algumas mudanças.

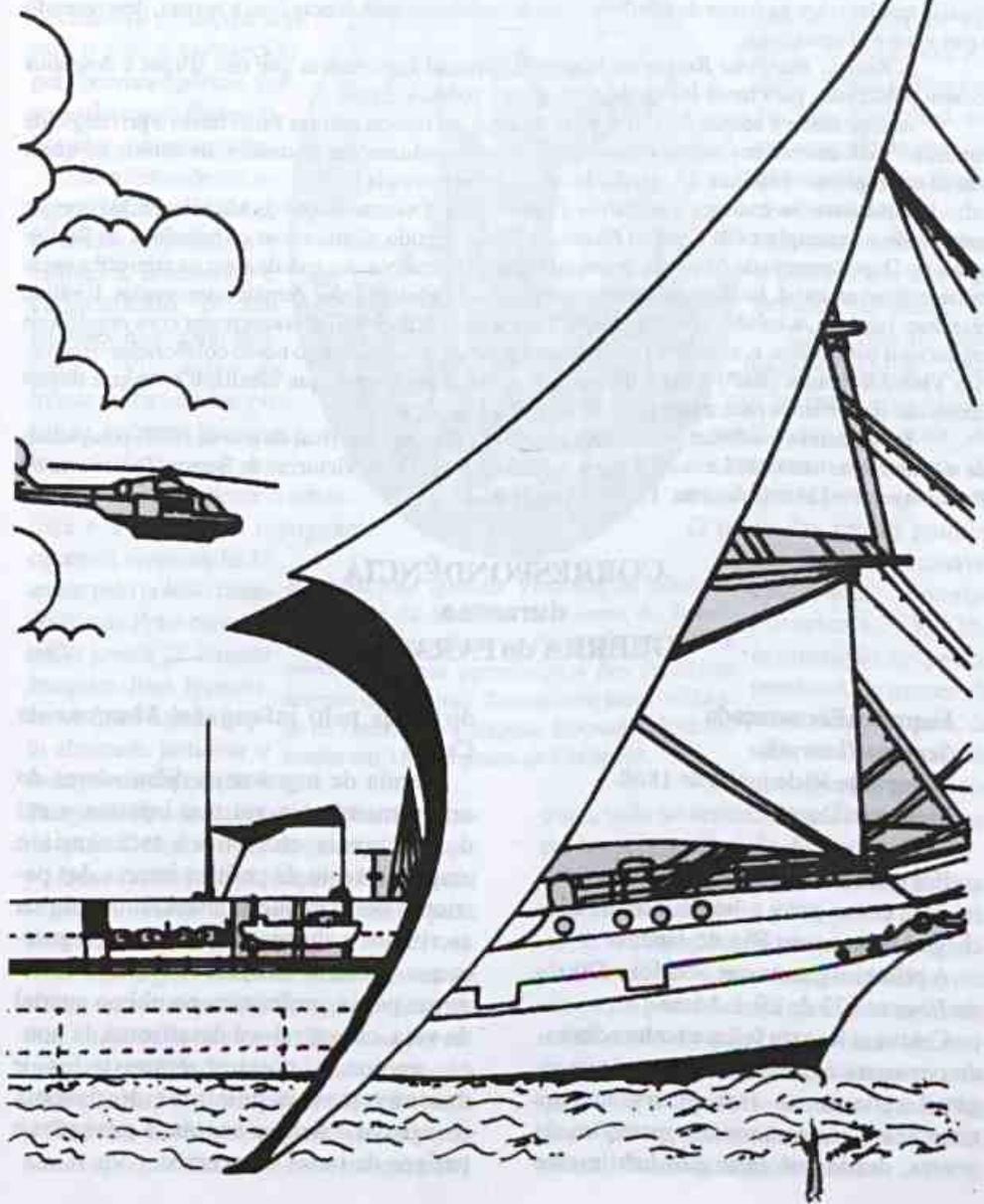
Como bom marinheiro, gosto de contar histórias. E esta é a minha atividade hoje. Dou testemunho da contribuição brasileira à vitória dos Aliados. Se você quiser saber mais sobre mim e daquele que foi um dos mais importantes eventos do século XX, venha me visitar. Estou atracado no Espaço Cultural, esperando por você.

**Navio-Museu Bauru – uma Exposição Permanente sobre a
participação da Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial.**

A MARINHA DE OUTRORA

AS LIÇÕES DE ONTEM PARA A MARINHA
DE HOJE E DE AMANHÃ

- A Guerra do Paraguai (Parte XII)
- Fundação de "O Naval"
- Um veterano fuzileiro naval



A GUERRA DO PARAGUAI (XII)

escrita durante a luta por quem dela fez parte

A Biblioteca da Marinha possui em seu acervo, entre muitas obras classificadas como raras, uma coleção interessantíssima e de grande valor histórico, encadernada, de vários volumes da revista *Semana Ilustrada*, do período de meados de 1865 até meados de 1869, cobrindo, portanto, toda a Guerra do Paraguai.

Nela encontramos inúmeros textos e desenhos de “correspondentes de guerra”, na verdade oficiais que lutavam na frente de combate e mantinham correspondência com a revista, descrevendo o que viam e vivenciavam.

A *Revista Marítima Brasileira* julgou de especial importância que tais artigos e desenhos fossem publicados para torná-los conhecidos de um público maior.

Assim, desde a edição do 1º trimestre de 2004, os nossos leitores estão tendo o privilégio de conhecer, basicamente em ordem cronológica, artigos devidamente ilustrados, de autoria de quem estava no fragor das batalhas. (A grafia da época foi preservada.)

É justo que se enalteça a iniciativa do Serviço de Documentação da Marinha (SDM) em ter preservado os exemplares da *Semana Ilustrada*. Nesse sentido, destacam-se os trabalhos da Biblioteca e do Departamento de Arquivos, especialmente dos técnicos que trabalharam na microfilmagem desse valioso material, facilitando a sua consulta pelos pesquisadores e demais interessados. É válido ressaltar, também, a colaboração de **Dorita Dias Couto Ribeiro**, que transcreveu com minúcia os textos aqui publicados, e, como não poderia deixar de ser, a iniciativa do nosso colaborador benemérito **Vice-Almirante (Refº) Luiz Edmundo Brígido Bittencourt**, que idealizou o resgate desses textos tão importantes para a memória da Marinha e do Brasil.

Pretendemos continuar publicando a correspondência até o final do ano de 2007, completando o conjunto de cartas do Leva-Arriba, na verdade Antônio José Victorino de Barros (*Dicionário de Pseudonymos* – Livraria J. Leite, 1929, Rio de Janeiro).

CORRESPONDÊNCIA durante a GUERRA do PARAGUAI

Esquadra Encouraçada

Semana Ilustrada

Curupaity, 30 de junho de 1868

Meu caro Doutor

Em um dos intervallos do serviço, atirei-me, como gato a bofes, aos jornaes chegados do nosso Rio de Janeiro.

A primeira gazeta que abri foi o *Diario do Povo* nº 123 de 29 de Maio.

Costumo ler esta folha e tenho admirado por vezes o desabrimento com que alguns redactores tratam os nossos generaes e condemnan as operações da guerra, desde que ellas são habilmente

dirigidas pelo infatigavel Marquez de Caxias.

Arguia de ingratos os difamadores do nobre marquez e via nos injustos e até desfructaveis escriptos a tacanharia e emprerramento da politica interna dos patriotas do estomago, amesquinhando os sacrificios e abnegação dos cabos de guerra que, podendo tambem converter a barriga em patria, preferiram, no ultimo quartel da vida, consagral-a á desaffronta da honra nacional n'estes empestados e desconversaveis dominios do despota paraguay e sempre exposta a privações e perigos de todos os generos.

Indignava-me e ria-me simultaneamente, dizendo com os meus botões: — em verdade o patriotismo, traduzido no desce que quero subir, em descomposturas descabelladas, em palavões retumbantes, mas sem a menor significação e procedencia, é mais comodo e lucrativo do que o patriotismo traduzido em grandes feitos de armas, que honram o paiz e enobrecido pela bravura e pericia, por meio das quaes foram elaborados e conseguidos.

Mas a leitura de um artigo do alludido *Diario*, querendo desprestigiar a esquadra, insultando e calumniando o seu illustrado e intrepido almirante Visconde de Inhaúma, causou-me profunda indignação e asco invencivel.

Procurei reconhecer o articulista e a repetida e repugnante calumnia, inventada há 42 annos pelo poltrão barão do Rio da Prata contra o então jovem 2º Tenente Joaquim José Ignacio, com o fim d'aquelle inepto almirante justificar o malogro da expedição á Patagonia, obra de sua impericia, foi o meu ponto de apoio. Descobri o pae da creança.

Quer saber quem é, doutor? Eu digo em segredo, muito confidencialmente para acautellar a divulgação.

É um satyro salaz de seus sessenta e tantos annos e que em tão longa vida não tem um só acto meritorio. Torpe na juventude, na virilidade e velhice, a torpesa o acompanhará na decrepitude até dar a alma a Satanaz, herdeiro legitimo de todas as almas apodrecidas no vicio e na crapula.



Joaquim José Ignacio, Visconde de Inhaúma, Almirante da Marinha de Guerra do Brasil. Militou na expedição da Patagônia em 1827 e envolveu-se nas perturbações dos primeiros tempos do Império. Tomou uma parte brilhante na Guerra do Paraguai, forçando gloriosamente em 1867 o passo de Curupaiti.

Não transmita o segredo a nenhum official de marinha, porque decifrarão incontinenti a charada e eu desejo poupar os amigos o tédio de pronunciarem nome tão immundo.

A miseravel calumnia, de origem infame, já foi reduzida a pó pelo folheto publicado no ministerio do illustre Visconde de Inhaúma e é agora tratada com o merecido desprezo em uma excellente publicação a pedido no *Diario do Rio* de 1º de Junho. Lia-a com muito prazer e dou ao seu autor os devidos parabens.

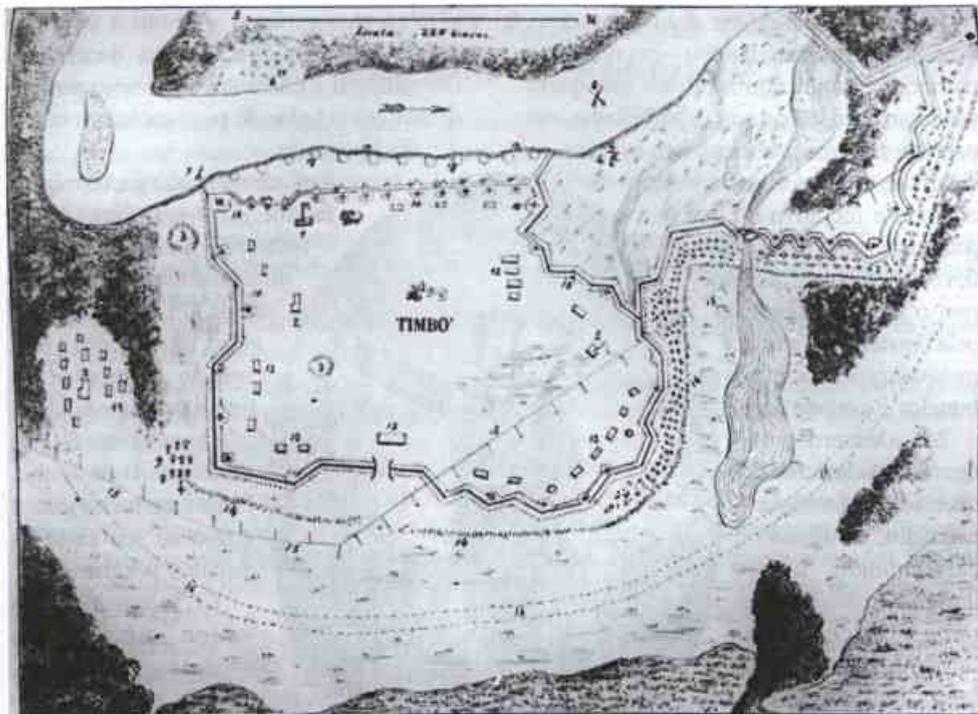
Li tambem, meu doutor, umas odes pindaricas em prosa, publicadas no *Jornal do Commercio* em honra do meu amigo Maury.

O poeta das prosas guindadas faz do meu amavel camarada monstro horaciano. Dá-lhe organização de pedras preciosas, de metaes, de ether, de pó de ouro, de efluvios e não sei de que agentes organicos

mais, tudo no sentido de queixar-se por estar em ocio no Taty tão distincto official.

O estatuario de monstruosidades enganou-se, deixando-se guiar pelos devaneios de sua imaginação pantagruelica.

O heroico commandante do *Alagoas* nunca foi posto de lado, pelo contrario tem estado em serviço activo e cheio de perigos, até o de abordagens. Não me consta que ande zangado senão com o *chucho*, que o persegue e o não priva ainda assim mesmo de servir muito bem.



Esboço da Fortaleza do Timbó (*Semana Ilustrada* de 27/9/1868)

Posso assegurar que o autor das odes pindaricas de especie nova queixou-se sem procuração do seu imaginado queixoso, que está hoje no Porto 2 de Maio junto á Divisão do Chaco, já foi ao 1.^o reconhecimento de Tibicuary, levou umas poucas de balas do Timbó quando desceu, e durante o tempo em que se demorou no Tayi, guardava um dos flancos do exercito, diariamente ameaçado de um ataque.

Bóia disponibilidade, meu poeta ethereo!

A 28, meu Dr., tencionava-se atacar o Timbó por terra e pelo rio. Adoecendo o general Rivas, que deveria commandar a força, parece que adiou-se para 1.^o de Julho a refrega sob a direcção do brigadeiro Jacinto Bittencourt.

Crê-se que o forte pouco resistirá e a sua tomada não é de importancia tal que decida da terminação da guerra; mas é sempre bom arrasal-o para eliminar de uma vez esse

obstaculo aos movimentos da Divisão avançada a apertar mais o cêrco de Humaitá.

Os negocios de Corrientes occupam alguns navios. Entretanto o almirante que não se descuida, conserva fortissima linha naval desde o porto Elisiario até a Divisão encouraçada, ficando o *Magé* na boca do riacho de Ouro.

Humaitá atira com furia sobre nós e o exercito. Responde-se-lhe a valer. O *Brazil* e o *Lima Barros* tem levado não poucas balas nas couraças.

As duas torres da Igreja estão demolidas e arruinadas as edificações do interior da praça.

O almirante dá sempre instrucções para o bombardeamento, poupando alguma cousa as Whitworth, que lançam 120 e 150 tiros muito caros.

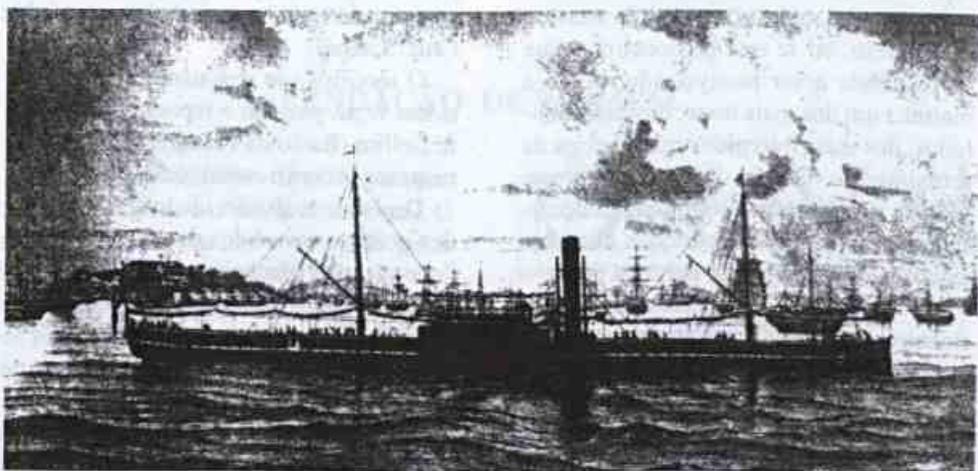
Até outra vez, Dr.

Leva-arriba

Esquadra Encouraçada*Semana Ilustrada*

Porto Elizariio, 15 de julho de 1868

Ha de contar por lá a nova tentativa de abordagem dos paraguayos, em a noite de 10, ao encouraçado *Barroso* e ao monitor *Rio Grande*, mas as particularidades d'esse acto de tresloucada ousadia, que deu em resultado mais um esplendido feito de armas de nossa esquadra, ainda não pôdem ahi ser bem conhecidas, porque só agora é que o nosso almirante conseguiu colligilas e communcial-as ao governo.



Corveta Encouraçada *Barroso*; construída nos estaleiros brasileiros, esta corveta teve uma ação gloriosa durante a campanha contra o inimigo.

Durante dous mezes Lopez exercitou ao vivo os pobre diabos; obrigava-os a saltarem nos seus vapores, a cahirem ao rio, a passarem por baixo das quilhas e a mais algumas manobras de semelhante gymnastica naval; mas no que os não instruiu foi no processo de resguardarem as viseiras da implacavel metralha de 150. Fatal esquecimento, origem de tantas trombas estragadas!

Trazia cada um dos invasores seu foguete a congríve, mixtos asphyxiantes e granadas de mão. Vinham optimamente preparados para a tosquia de *macaquitos*.

Não poderam lançar os foguetes; algumas granadas e mixtos que accenderam foram prompto abafados pelo habil Dr. Bettamio e pelo diligente commisario Magano, maganão de bom gosto.

A bordo dos encouraçados e das chalanas contaram-se perto de cincoenta cadaveres; ha mais de trinta prisioneiros entre os quaes figuram quatro officiais; e, se o heroico Antonio Joaquim não morreu, não temos outra morte a deplorar.

Contamos onze feridos dos nossos, sendo um delles o benemerito Etchebarne, que está tratado com todo o desvelo e a quem

os medicos pretendem curar o braço baleado, poupando-lhe a amputação.

O almirante tem tudo disposto com a maior vigilancia – *dorme acordado*, como se exprime em phrase animada. O chefe Alvim, tambem incansavel, fica todas as noites na vanguarda.

As aguas tem crescido prodigiosamente, quase tanto como em Março; tendem porém a descer, que muito convirá á 1ª Divisão e ás forças do Chaco. Asseguram os prisioneiros que Humaitá não tem meios de manter-se além do meado de Agosto.

Caia Humaitá que, segundo pensa o almirante, Tebicuary e os mais da resistencia paraguaya dão trabalho só para tres mezes.

Refere-se que Antonio Joaquim está prisioneiro.

Se é assim não aspiro a estar na pelle do brioso, honrado e bravissimo marinheiro. Lopez não lhe perdoará a ousadia de ter dirigido a Miss Lynch aquella epistola amatoria.

O mais certo, doutor, é ter o heroico mestre da corveta *Izabel*, succumbido aos impetos de sua bravura. Escapou das aguas abominaveis do cabo Espartel para achar sepultura nas do Paraguay, menos tumultuosas, porém mais infamadas. Se morreu, como creio, ou se está prisioneiro, o que corresponde a ser martyrizado, perde a marinha um dos mais leaes, dos mais honrados, dos mais intrepidos marinheiros da actual guerra. O paiz deve abençoar este filho de si mesmo, que soube engrandecer-se e converter o apito, com que obedecia as vozes do commando, em tuba épica, o tornará immortal. De grumete a official marinheiro, de official marinheiro a capitão

tenente, tres vezes condecorado, chega somente quem, como Antonio Joaquim, possui merito incontestavel.

Saiba agora de um acto de barbaridade caracteristica de D. Solano Lopez.

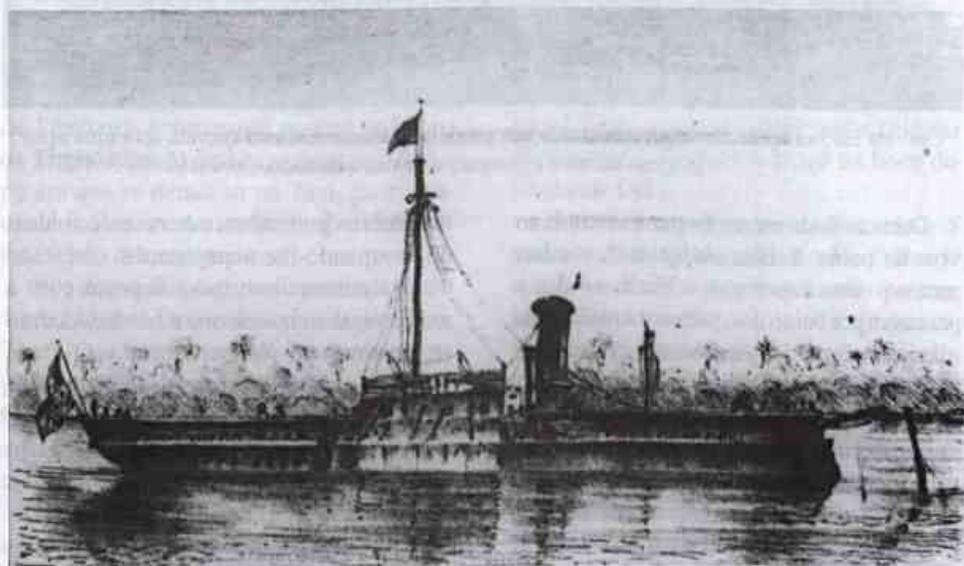
Um capitão paraguayo, de sobrenome Silva, foi aprisionado em recontro com forças do nosso exercito.

Tinha familia perto do lugar, onde fôra derrotado. Os nossos, por commiserção, deixaram-o ir para casa.

Lopez soube do facto, mandou agarrar o capitão e dar-lhe vinte e cinco pauladas por dia. A pobre victima já estava immolada ao furor do tyranno e ainda levava páo!... Cruz, Satanaz!

O monstro vae desguarnecer o Timbó, tantas vezes passado e repassado pelo chefe Delfim (Barão da Passagem), que já não mette medo com o estrondo de seus canhões.

Declara o malvado, cheio de arrogancia dos poltrões investidos de supremo poder, "que não quer trincheiras em Tebiquary por serem os peitos e os braços de seus soldados muralhas contra as balas do Brazil".



A Corveta Encouraçada Brazil depois do combate de Curupaity
(pelo Exmº Sr. Almirante Joaquim José Ignácio)

O coronel Carneiro de Campos, o Dr. Jobim e mais outros prisioneiros do *Marquez de Olinda* morreram do cholera em Passo-Pacú.

Espalhou-se pela esquadra que o almirante será substituído ou sucedido pelo Sr. Barão do Amazonas ou pelo Sr. Lamego.

O almirante não da cavaco.

De consciencia tranquilla pelo rigoroso cumprimento de seus deveres, tem gloria de sobra. Só a de quebrar o encantamento de Humaitá é aureola que ninguém consegue offuscar.

Sou da mesma opinião: crendo sinceramente na falsidade da noticia, declaro do alto do meu incognito que o vice-almirante

Visconde de Inhaúma é um dos primeiros benemeritos do paiz e dos principaes vultos da guerra actual.

Ha quem diga ser causa da apregoada substituição o ter-se o illustre visconde apresentado candidato a vaga de senador pelo Rio de Janeiro.

Candidatos a vagas do Senado só podem ser capitães generaes incompatibilizados e inimigos decididos do cheiro da polvora e dos descuidos das balas! É o que também dizem alguns praguentos cultores do epigramma.

N'estas funduras não se mette o
Leva-arriba.

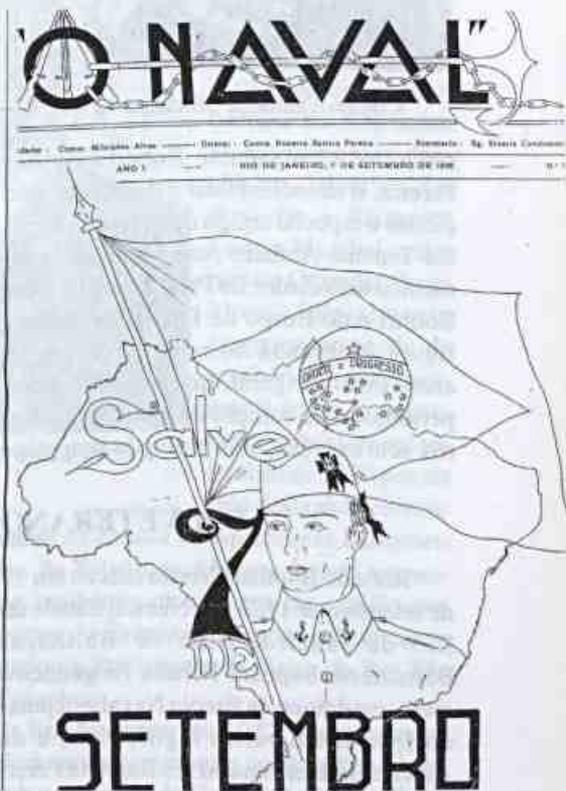
FUNDAÇÃO DE O NAVAL*

"No dia 7 de Setembro de 1939, pela primeira vez era lido o nosso querido jornal. O fato foi auspiciosíssimo e recebido pelos fuzileiros com agrado efusivo; agora poderiam transmitir aos seus colegas os ideais de patriotismo e aperfeiçoamento que lhes brotavam na mente, as suas notas sociais etc. Era um veículo que procurava estreitá-los, ainda mais, nos seus anseios de solidariedade e camaradagem.

Vários jornais da cidade do Rio de Janeiro fizeram referências elogiosas ao seu coirmão, frisando de modo insofismável o caráter amistoso que anima as relações do Corpo de Fuzileiros Navais com os meios civis da capital da República e do Brasil.

O seu fundador, Exmo. Sr. Contra-Almirante Milcíades Alves, encontrou de início a colaboração de todos para que a sua idéia altruística não malograsse, o que não acreditamos que acontecesse, em vista dos vários empreendimentos que aqui se têm realizado.

Entre os leais coadjuvadores de Sua Exa. temos o dever de lembrar os nomes dos



* N.R.: Texto publicado no informativo *O Naval* de 7 de setembro de 1940.



Contra-Almirante Milcíades Alves

senhores: Comandante Roberto Batista Pereira, o consciencioso e desinteressado diretor e especial amigo deste jornal; Capitão-Tenente Anthero José Marques, o dinâmico historiador do Presídio da Ilha das Cobras e do Corpo de Fuzileiros Navais, figura veneranda do nosso, por longos anos, instrutor-geral, que granjeou neste periódico e no coração de todos os fuzileiros, sem exceção, uma profunda simpatia e

UM VETERANO FUZILEIRO NAVAL

“Roberto Baptista Pereira nasceu em 19 de setembro de 1883, em Niterói, Estado do Rio de Janeiro, filho de Balthazar Bernardino Baptista Pereira (engenheiro civil, catedrático da Escola Naval e deputado federal em várias legislaturas) e de Amélia Guilhermina Alves Baptista Pereira. Sentou praça de aspirante a guarda-marinha em 14 de abril de 1900, sendo de-

respeito; Sargento Sinésio Pires Cavalcante, homem que tomou sobre seus ombros a árdua incumbência de fazer o que nunca fizera antes, sem nenhuma experiência dos misteres jornalísticos, somente firmado na sua vontade férrea de bem servir à sua corporação.

A todos os que propugnaram pelo sucesso no período deste ano, *O Naval* presta aqui o seu preito de reconhecimento.”

WALDEMAR DE SOUZA



Capitão-Tenente Anthero José Marques

clarado guarda-marinha em dezembro de 1904, realizando em 1905 viagem de instrução a bordo do Navio-Escola *Benjamim Constant*.

Quando da estada do navio-escola em Cherburgo, na França, os guardas-marinha viajaram para Paris e naquela cidade foram recepcionados pela família imperial brasileira, que estava no exílio, sendo cada um

presenteado com uma pequena jóia por parte da princesa Isabel.

Como segundo-tenente, em novembro de 1905 foi designado para servir no Navio-Escola *Trajano*, desembarcando em abril de 1906 para o Cruzador-Torpedeiro *Timbira*; depois, em junho daquele ano, embarcou no Encouraçado *Deodoro*.

Em 1906, a maior parte de sua turma faleceu na explosão do Encouraçado *Aquidabã*, durante exercícios da Esquadra na Baía da Ilha Grande.

Como primeiro-tenente, entre 1907 e 1909, serviu como instrutor na Escola de Aprendizes-Marinheiros de Sergipe, desembarcando em fevereiro de 1909 para servir no Encouraçado *Riachuelo*. Em 1910, foi eleito deputado na Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro, ficando agregado à Inspeção da Marinha até o final de 1914, durante o período do mandato.

Em 9 de fevereiro de 1915, apresentou-se para servir no Batalhão Naval, na Ilha das Cobras. Nove dias depois, comandou a companhia que prestou honras militares por ocasião da primeira visita de um Presidente da República ao Batalhão Naval, então sob o comando interino do Capitão-de-Corveta Protógenes Pereira Guimarães. Em março embarcou no vapor de guerra *Carlos Gomes*, para exercícios com a Esquadra na Enseada do Abraão, na Ilha Grande.

Nas paradas de 11 de junho e de 7 de setembro de 1915, comandou o destaca-

mento do Batalhão Naval, tendo sido, em ambas as ocasiões, elogiado nominalmente pelo ministro da Marinha, em nome do Presidente da República, pelo garbo militar, pelo entusiasmo, pela apresentação dos uniformes e pela execução precisa de todos os movimentos por parte da tropa.

Em abril de 1916, foi servir na Estação Central Rádio Telegraphica, atual Estação Rádio da Marinha no Rio de Janeiro, sendo em julho daquele mesmo ano designado imediato da Escola de Aprendizes-Marinheiros do Rio Grande do Norte; posteriormente, em março de 1918, assumiu o comando daquela Escola.

Foi promovido ao posto de capitão-tenente em agosto de 1918 e, ao passar o comando da escola, embarcou no Cruzador *Tiradentes*, em campanha no Atlântico Sul durante a Primeira Guerra Mundial, e depois no Cruzador *República*, inicialmente como encarregado da artilharia e posteriormente como imediato, desembarcando em setembro de 1920 por ter sido designado coman-

dante da Escola de Aprendizes Marinheiros do Estado de Alagoas, sendo nomeado também para o cargo de capitão dos portos do Estado de Alagoas e de encarregado da Praticagem da Barra do Rio São Francisco.

Em fevereiro de 1922, apresentou-se para servir novamente no Batalhão Naval sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Protógenes Guimarães, que era amigo



Comandante Roberto Baptista Pereira

Íntimo do Presidente Epitácio Pessoa. Desembarcou com sua Companhia, em 5 de julho de 1922, a fim de defender o Palácio do Catete e a integridade física do Presidente da República. Naquela época, o segundo comandante do Batalhão Naval era o então Capitão-de-Corveta Milcíades Portella Ferreira Alves.

Com relação a este movimento, em seus documentos constam os seguintes lançamentos: 'Desembarcou na madrugada de 5 do corrente mês (julho/1922) com este Batalhão para operar em conjunto com as forças legais ou isoladamente, na ação contra os elementos militares que se rebelaram contra o Governo constituído, regressando ao Quartel no dia 7'.

'Louvor – Ministro dos Negócios da Marinha, Rio de Janeiro, em 19 de julho de 1922. Senhor Chefe do Estado-Maior da Armada. Recomendo-vos providências a fim de que seja publicado em Ordem do Dia desse Estado-Maior a carta, constante da inclusa cópia, que me foi dirigida pelo Excelentíssimo Sr. Presidente da República acerca das graves ocorrências dos dias 5 e 6 deste mês de julho, cumprindo-se, assim, recomendação contida na parte inicial da mesma carta, relativa à Marinha Nacional. Saúde e Fraternidade, assinado J. P. da Veiga Miranda.'

Texto da carta encaminhada pelo Presidente da República: 'Era minha intenção visitar pessoalmente os corpos da 1ª Região Militar, os navios da Esquadra e as forças de polícia que se bateram pela causa da lei nos graves acontecimentos dos dias 5 e 6 do corrente, a fim de levar-lhes os meus louvores, os meus agradecimentos e os meus pêsames; louvores pela disciplina com que acudiram a voz do dever e pela lealdade e bravura com que cumpriram; agradecimentos pela paz que asseguraram à Nação e pela prontidão e firmeza com que abafaram essa lamentável sublevação que ceifou vidas pre-

ciosas, verteu sangue inocente, espalhou lágrimas e luto, se vingasse seria a desonra das classes armadas e o descrédito da República; pêsames, pelas perdas dolorosas que sofreram nas pessoas de oficiais, inferiores e soldados vitimados na defesa da ordem constitucional e cujos nomes serão daqui por diante títulos de glória para as classes militares, exemplos nobilitantes para os que nela se alistarem e lembranças imorredoiras na gratidão nacional. Impossibilitado, porém, pelas minhas ocupações de pôr em prática esse propósito, recomendo a V. Exas. que façam chegar esses meus sentimentos ao conhecimento dos interessados e, bem assim, que em meu nome louvem individualmente todos quantos naquela cruel emergência se salientaram pela compreensão do dever, pelo espírito de iniciativa, pela coragem pessoal e pelo devotamento à ordem e à lei. Com todo apreço (assinado) Epitácio Pessoa.'

Em janeiro de 1924, passou as funções de comandante da 4ª Companhia do Batalhão Naval por ter sido sorteado juiz militar, e entre julho e setembro daquele ano exerceu as funções de imediato do Contratorpedeiro *Rio Grande do Norte*, tendo o navio operado em Santos contra os sediciosos do Estado de São Paulo.

Nas duas ocasiões em que serviu no Batalhão Naval teve como comandante o então CMG Protógenes Pereira Guimarães, de quem se tornou amigo. Chefiado por este oficial, participou ativamente, como imediato do CT *Rio Grande do Norte*, da rebelião da Armada de 1924, que foi desbaratada em outubro daquele ano por não ter sido mantido o segredo necessário, sendo presos muitos dos militares participantes. Em decorrência de sua participação naquela conspiração, foi reformado em 29 de outubro de 1929, como capitão-de-corveta graduado.

Entre o final do ano de 1924 e o início de 1931, ocultou-se na fazenda de sua família

situada em Itaboraí, no Estado do Rio de Janeiro, a fim de evitar ser processado pela participação na rebelião de 1924, sendo anistiado em 1930 por decreto do chefe do Governo Provisório.

Em agosto de 1932, a convite do então Capitão-de-Mar-e-Guerra Milcêdes Portella Ferreira Alves, comandante do Corpo de Fuzileiros Navais, foi nomeado para o cargo de secretário do CFN, função que exerceu até o seu falecimento, em 14 de setembro de 1941. Neste cargo, além dos serviços normais, prestava assistência social aos dependentes do CFN e criou, em setembro de 1939, o jornal *O Naval*, sendo seu primeiro diretor. A publicação foi precursora do atual *O Anfíbio*. Também fundou e dirigiu outros três jornais na cidade de Niterói.

Possuía várias condecorações militares, entre as quais se destacava a Medalha do Mérito, conferida por seus atos de bravura durante o incêndio ocorrido em 1906 no Navio-Escola *Benjamim Constant*, quando, como oficial de serviço, colocando em risco a sua própria vida, combateu o incêndio e alagou o paiol de munição, evitando, assim, que o navio explodisse.

Sua carreira na Marinha foi muito prejudicada pela sua constante atividade política no Estado do Rio de Janeiro.

É com muito orgulho que sempre me refiro ao meu avô como um veterano do bravo Corpo de Fuzileiros Navais brasileiro.

Ad sumus!"

RONALDO FRANCISCO SANTORO
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)

Viver sem amigos não é viver.

Cícero

DOAÇÕES AO SDM – 4º TRIMESTRE DE 2006

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

RELAÇÃO DOS DOADORES

Tenente-Brigadeiro do Ar (Ref^o) Octávio Júlio Moreira Lima (Diretor do INCAER)
Vice-Almirante (Ref^o) Helio Leoncio Martins
Capitão-de-Mar-e-Guerra Fernando M. Baptista da Costa (Vice-Presidente da Instituição
Maria de Nazaré “Casa da Mãe Pobre)
Davis Ribeiro de Sena
Luiz Severiano Soares Rodrigues

PERIÓDICOS RECEBIDOS

BRASIL

Acervo – jan./dez. 2005
Boletim do Clube Naval – nov. 2006
Blumenau em Cadernos – jul./ago. 2006; set./out. 2006
Comunitárias – Revista da ABRUC – ago./out. 2006
Defesa Nacional – mai./ago. 2006
Historia Viva – mov. 2006
Idéias em Destaque – mai./ago. 2006
A Macega – outubro – Edição comemorativa 90 anos
Movimento de Solidariedade Ibero-Americana – MSIA – out. 2006
Nomar – ago. 2006
Passadiço – out. 2006
Portos e Navios – abr. 2006; maio 2006
Revista de Estudos Universitários – jun. 2006; out. 2006
Revista de História da Biblioteca Nacional – mai./jul. 2006; out. 2006; nov. 2006
Revista Marítima Brasileira – jul./set. 2006
RT Informa – set./out. 2006
Solidariedade Ibero-Americana – 1ª quinzena 2006
Tecnologia e Defesa – Suplemento especial (nov. 2006)
O Veterano – jul./set. 2006

CANADÁ

Canadian Naval Review – Winter 2006; Spring 2006

EQUADOR

Revista del Instituto de Historia Maritima – jul. 2006

ESPAÑA

Revista de Publicaciones Navales – 2º quadrimestre 2006
Revista General de Marina – ago./set. 2006

ESTADOS UNIDOS

Jane's Defence Weekly – 6 set. 2006; 13 set. 2006; 20 set. 2006; 27 set. 2006; 04 out. 2006; 11 out. 2006; 18 out. 2006; 25 out. 2006; 01 nov. 2006

Jane's International Defense Review – out. 2006; nov. 2006

FRANÇA

Chasse-Maré – set. 2006; out. 2006

Le Droit Maritime Français – jan. 2006; fev. 2006; mar. 2006; abr. 2006; mai. 2006

INGLATERRA

Via Inmarsat – out./dez. 2006

ITÁLIA

Rivista Militare – out. 2006

HOMENAGEM A UM ALEMÃO EXCELENTE

A Alemanha, há dois dias, comemora o Dia Nacional da Defesa. Nesse dia, o país presta homenagem aos seus soldados e militares que serviram no exterior. Um dos nomes mais conhecidos é o do general Hans-Joachim Fieseler, que serviu no Brasil durante a Segunda Guerra Mundial. Fieseler foi um dos poucos alemães a serem admitidos no Exército Brasileiro, onde serviu como oficial de artilharia. Ele chegou ao Brasil em 1942 e foi designado para comandar o 1.º Grupo de Artilharia de Campanha. Durante sua estadia no Brasil, Fieseler desenvolveu uma profunda amizade com o general brasileiro João de Deus, que o ajudou a superar as dificuldades da vida no Brasil. Fieseler morreu em 1971, em um acidente aéreo. Sua história é um exemplo de coragem e dedicação à pátria.

... (text is very faint and mostly illegible)



... (text is very faint and mostly illegible)

NECROLÓGIO

- † CA (FN) Paulo Gonçalves Paiva
- † CMG Antônio Carlos da Silva
- † CMG Fernando Luiz da Cunha
- † CMG Francisco José de Araújo Passos
- † CMG (IM) Gilson Ávila de Figueiredo



PAULO GONÇALVES PAIVA

★ 23/06/1924

† 03/10/2006

Paulo Gonçalves Paiva nasceu no Rio de Janeiro, filho de Lauro Gonçalves Paiva e Maria Amélia da Silva Paiva. Ingressou na Escola Naval em 4/6/1943, graduando-se como guarda-marinha em 1/2/1945, seguindo-se as promoções a segundo-tenente (24/8/45), a primeiro-tenente (3/3/1947) e a capitão-tenente (29/11/1949). Foi promovido a capitão-de-corveta em 31/3/1955, por merecimento; a capitão-de-fragata em 16/9/1958, por antiguidade e a capitão-de-mar-e-guerra em 28/11/1963, por merecimento. Alcançou o almirantado em 28/4/1971, passando para a reserva como contra-almirante em 29/4/1976.

Em sua carreira exerceu cinco comandos no Corpo de Fuzileiros Navais: Batalhão de Comando (1/66 a 1/67), Centro de Instrução (2/67 a 8/68), Núcleo da 1ª Divisão de FN e Divisão Anfíbia da FFE (12/71 a 12/74) e Comando de Apoio (12/74 a 4/76). Foi ime-

diato do Centro de Recrutas (2/60 a 1/61) e do Comando da Organização de Apoio (8/68 a 3/70) e chefe do Estado-Maior da Tropa de Reforço da FFE (1/71 a 5/71). Serviu, ainda, no Quartel Central do CFN, no Navio-Escola *Duque de Caxias*, na Escola Naval, no Centro de Recrutas e na Comissão Naval Brasileira em Washington.

Fez o Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais do Exército e de Técnica de Ensino. Na Escola de Guerra Naval, o Curso Preliminar de Comando, o Básico e o Superior de Comando. No Exército dos Estados Unidos, o curso *Psychological Operations off Counterinsurgency*. Na Escola Superior de Guerra, o Curso Superior.

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu inúmeras referências elogiosas e foi condecorado com as seguintes medalhas: Ordem do Mérito Naval (grau Comendador); Ordem do Mérito Militar (grau Comendador); Medalha Militar de Ouro com Passador de Ouro; Medalha Militar de Prata com Passador de Prata; Medalha Militar de Bronze com Passador de Bronze; Medalha do Mérito Naval de Guerra, sem estrela; Medalha do Mérito Tamandaré; e Medalha Mérito Coronel Assunção da Polícia Militar do Estado da Guanabara.

À família do Almirante Paiva, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

HOMENAGEM A UM ADESGUIANO EXEMPLAR

A Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra (Adesg), ao longo das últimas cinco décadas de bons serviços prestados ao País, tem com escopo exaltar as qualidades morais e intelectuais dos seus integrantes, civis e militares, que buscam nos exercícios de suas atribuições o almejado bem comum.

Essa legião encontrou na pessoa do Contra-Almirante Paulo Gonçalves Paiva o paradigma do homem que supera desafios para o fiel cumprimento do dever.

O seu iniciado na Adesg ocorreu em 1970 quando se apresentou à Escola Superior de Guerra para frequentar o Curso Superior de Guerra.

A nossa Associação sempre contou com a sua cooperação permanente no desempenho dos encargos de representante da Turma Presidente Rodrigues Alves.

Com o cabedal da polivalência em encargos adesguianos, assumiu a Presidência da entidade em 18 de janeiro de 2002. No seu mandato, procurou estreitar a

integração com a ESG, participando de todas as iniciativas da Organização Mater; planejou com a sua assessoria o Curso de Pós-Graduação Profissional em Gestão Estratégica com ênfase em Administração Pública e/ou Privada, ministrado pelo sistema de Educação a Distância, pela Internet.

A preservação dos valores nacionais fez com que fosse institucionalizado, na Associação, o projeto "Cidadania como vivência", enfatizando ser necessário implantar um processo educativo. Assim, conseguiu o apoio de escolas de 2º grau do Rio de Janeiro para a sua execução.

O Almirante Paiva teve relevante participação no 7º Congresso da Associação de Auditores dos Cursos de Defesa Nacional, (AACDN), nossa coirmã, em Coimbra, em junho de 2003, sob o tema geral "Cidadania e cultura de segurança", quando teve destacada a sua presença pelo Presidente de Portugal, Jorge Sampaio.

Sob sua firme liderança, foi realizada em Brasília, de 23 a 26 de setembro de 2003, a

IX Convenção Nacional, com o tema geral "A Adesg e as mudanças sociais", aberta pelo então ministro da Defesa, Embaixador José Viegas Filho, e encerrada pelo Vice-Presidente José Alencar, no exercício de Presidência da República.

Pela firme condução da Adesg, recebeu as Medalhas Cordeiro de Farias e Mérito da Defesa no Grau de Comendador.

Prestigiou sempre as datas cívicas do País, amou até o fim da vida, com grande fervor, o Brasil, a Marinha e o Corpo de Fuzileiros Navais. Seu lema era "Adsumus".

Foi heróico ao enfrentar os seus problemas de saúde, atuando no Conselho Superior da Associação até ser hospitalizado.

A sua memória deve ser realçada diante do que afirmava São Paulo: "Combati o bom combate, encerrei a minha carreira e preservei a fé".

Que seja preservado o seu exemplo para as novas gerações!

Edson Schittine de Aguiar

Professor

Newton Lemos de Azeredo

Capitão-de-Mar-r-Guerra (FN) Ref^o

HOMENAGEM A UM ADRESGIANO EXEMPляр

Expressamos o pesar às famílias dos seguintes assinantes da RMB:

CMG 53.5005.21 – Antônio Carlos da Silva	★ 05/03/1929 † 13/07/2006
CMG 38.3841.16 – Fernando Luiz da Cunha	★ 02/07/1921 † 19/08/2006
CMG 44.4447.11 – Francisco José de Araújo Passos	★ 01/08/1927 † 26/08/2006
CMG (IM) 68.1009.14 – Gilson Ávila de Figueiredo	★ 06/04/1949 † 08/09/2006

ACONTECEU HÁ 100 ANOS

Esta seção tem o propósito de trazer aos leitores lembranças e notícias do que sucedia em nossa Marinha, no País e noutras partes do mundo há um século. Serão sempre fatos devidamente reportados pela nossa sesquicentenária *Revista Marítima Brasileira*.

Com vistas à preservação da originalidade dos artigos, observaremos a grafia então utilizada pela *Revista Marítima Brasileira*.

O PREPARO PROFISSIONAL DOS NOSSOS OFFICIAES DE MARINHA

Capitão-de-Corveta Themístocles Savio

(RMB, out./1906, p. 455-462)

"Molto si scrive di tattica e di strategia navale, pochissimo di psicologia militare."

(NT – "Muito se escreve sobre tática e estratégia navais, pouquíssimo sobre psicologia militar.")

Contra-Almirante G. Gavotti

"(...)

Fazendo resaltar o genero de vida especial a que são votados os homens que adoptam a profissão marítima, insistiremos sobre esta verdade indiscutível: – para servir á profissão do mar, mais precisamente, para ser marinheiro, qualidades especiaes, uma natureza privilegiada são necessarias ao homem. Este aphorismo, que visava o marinheiro em sua vida rude e penosa, visa do mesmo modo o official.

Sem entrar em uma longa explicação, dispensavel ao que affirmámos, estabeleceremos mais o seguinte: – que, em nenhuma profissão, outra, diversa da que nos occupa, são os homens, sem a minima distincção de superioridade ou de classe, sujeitos a uma igualdade tão perfeita de condições ante o commum trabalho e o commum sacrificio¹. A vida do mar, pois, para o official, não é em nada mais branda, mais amena, mais facil, nem mais suave que

para o marinheiro. Assim sendo, qualidades iguaes de abnegação, resumamos, iguaes virtudes marinheiras, devem possuir um e outro; e, dada mesmo a posição de relativa superioridade do primeiro sobre o segundo, para que ella redunde em uma qualidade effectiva, em maior gráo as deve possuir aquelle do que este.

Um dos almirantes mais notaveis que a França tem tido, deixou escripto, a proposito, estas palavras significativas: *"Qui ne sait point penser et se suffire à soi même, qui ne sait pas souffrir, n'est pas à sa place dans la marine; je vous dis hardiment, il s'est trompé de carrière."*²

(...) É moda, entre nós, o individuo entrar para a marinha sem o minimo conhecimento da carreira que vae abraçar, sem a menor noção da vida a que se terá de adaptar, e o que é mais, sem procurar indagar, elle proprio, ou o seu progenitor, se a sua natureza, o seu temperamento, o seu

¹ N.R.: Costuma-se dizer que um comandante de navio não manda ninguém fazer alguma coisa em outro lugar. Para onde o navio for, vão todos juntos, do comandante ao marinheiro mais moderno e, por vezes, o almirante com seu estado-maior. Estão, como se diz, "todos no mesmo barco", sujeitos às mesmas condições e aos mesmos riscos.

² N.R.: "Quem não consegue pensar por si mesmo nem ser auto-suficiente, quem não sabe sofrer, não encontrará seu lugar na Marinha; eu vos afirmo com segurança que ele se enganou de profissão."

caracter se coadunam ás exigencias d'ella: é um ideal, mais ou menos passageiro, que o leva nessa idade juvenil e imaginosa, é o imprevisito que o conduz.

Para a admissão na Escola, um dado esforço intellectual, uma certa perda de tempo, digamos em summa, um certo compromisso de ordem moral, o prende a esta aspiração.

Satisfeitas as exigencias escolares, que visam a aptidão – intellectual, mas que não visam de modo nenhum – o individuo, o aspirante passa a cursar quatro longos e penosos annos de academia. É iniciado, passado e repassado n'uma série de estudos os mais transcendentales. Findo esse tempo, o limitadissimo sacrificio da sua adaptação futura á vida do mar, que era reduzido ao entrar na Escola, está consideravelmente aggravado com a permanencia nella: – quatro annos decorreram; o estudo sedentario nos bancos da academia, colhendo-o nessa idade em que tudo se altera e tudo se transforma, minou-lhe o physico, alterou-lhe as disposições, emprestou-lhe o gosto pelos estudos superiores. O seu inicio na vida pratica, na phase profissional propriamente dita, se vae dar sob a influencia perturbadora d'esses maleficos auspicios.

Elle é embarcado. As disposições para a vida pratica vão, propriamente, se revelar. Até então, nenhuma prova anterior, nenhuma experiencia séria, permittio avaliar d'ellas. Elle é bem succedido ou não. Em um caso, ou no outro, a sua escravisação á carreira que escolheu é definitiva; porque elle já comprometteo a faculdade de adoptar outra qualquer. No segundo caso, em particular, é, porém, um desastre; uma fallencia individual e commum. É sabido que o amor proprio, a força de vontade e a noção do dever, são bellissimas qualidades que, na maior parte das vezes, não deixam mal ao homem, mas prejudicam sempre á corporação, porque, infelizmente, a marinha e os seus interesses exigem tanto, exi-

gem uma somma, infinitamente tão relevante de amor e de voluntaria abnegação que, raras vezes, aquellas qualidades podem só por si substituir.

Feita esta ligeira exposição, é o momento de indagar – não seria um duplo beneficio para o interesse commum e para o interesse individual, adoptar na escolha dos candidatos ao serviço da armada uma outra conducta, uma nórma de proceder que, visando as aptidões do espirito, visasse igualmente as aptidões physicas, e o caracter e o temperamento?...

Quer nos parecer que sim. E o processo adoptado na Allemanha, onde nenhum individuo realmente inapto é admittido na classe dos officiaes de marinha, em consequencia das provas praticas de aptidão a que são sujeitos (...).

(...)

Profligando o inconveniente citado, com vistas á marinha franceza, dizia o vice-almirante Cecille em um dos seus preciosos escriptos: *"A instituição actual da escola é viciosa sobretudo neste particular, que introduz na marinha jovens sem uma decidida vocação para ella. Um facto recente vem em apoio da minha asserção: – em 18..., trinta e dois dos numerosos rapazes que faltaram ao exame de admissão á escola naval, querendo aproveitar a faculdade que lhes deixava um decreto do poder executivo de se apresentarem de novo até a idade de dezoito annos com a condição de terem feito uma viagem além do equador, embarcaram-se em um navio de commercio, no Havre, para fazer esta viagem especial. De volta, dezeseite dos rapazes declararam positivamente que não queriam mais ser marinheiros."*

(...)

Nós nos inspiramos, de uma fórmula abstracta, para resolver esta segunda parte da questão em um dictame do contra-almirante

Gavotti, extrahido de um dos seus livros³: “*La scuola che ci provve de gli ufficiali dovrebbe essere galleggiante e navigare. Ne scapiterebbe un poco l’istruzione scientifica, ma non sarebbe un gran danno, e ne guadaguerebbe di molto l’educazione si morale-militari, che marinaresca. Più facile sarebbe poi, d’altra parte, una buona selezione, dopo una vera prova, di coloro che sono veramente alti e per fisico e per carattere a progredire nella professione.*”⁴

(...)

A academia naval de Kiel, visando provêr a marinha germanica de individuos realmente uteis, estabeleceu o regimen do seu curso de modo a não conferir o gráo de official a nenhum aspirante sem uma prova longa e verdadeiramente pratica, de franca aptidão para a vida do mar. Assim, sobre um total de quarenta e oito mezes que nella dura o curso escolar, trinta e seis delles são de embarque, sendo comprehendido neste numero os ultimos seis mezes em que, embora considerado ainda como méro discipulo, o aspirante é entretanto submettido á prova do officialato.

(...)

Nas grandes academias de *Osborn*, de *Annápolis*, de *Etajima*... o ensino visa tão sómente o preparo dos officiaes para o desempenho das funcções que lhes possam caber nos primeiros postos da hierarchia militar naval – deixando á iniciativa propria, ás escolas superiores, a tarefa mais elevada de completar esta base de instrucção, na época devida, quando o official, já amadurecido no serviço de bordo, possa aspirar, por suas aptidões, o alto commando, e quando então se torna absolutamente necessaria essa instrucção complementar, propria de uma individualidade superior.

Entre nós, como é sabido, a nórma é bem diversa. Consiste em dotar no curto tirocinio da escola a mente dos jovens officiaes de todos os conhecimentos que lhes possam ser de proxima, de futura, de remota ou de *nenhuma* utilidade no curso da carreira. Ora, é facil comprehendere que, por um lado, esta enorme complexidade de estudos traga para cada ordem de conhecimentos, em particular, um notável prejuizo, e um prejuizo tanto mais sensivel quanto tocar aos conhecimentos de immediata utilidade na pratica da profissão. Por outro lado, creando aquelle gosto pelos estudos superiores, a que nos referimos em começo, com o sacrificio dos pequenos conhecimentos elementares, outros de grande utilidade no serviço.

Em uma coisa, pois, convenhamos: é que, o mais que se deve exigir na Escola do preparo de jovens officiaes, é uma solida e bem ministrada instrucção nos conhecimentos praticos e theoreticos – mais praticos do que theoreticos – que interessam os primeiros encargos que possam tocar-lhes á bordo: a pratica da navegacão, os seus processos correntes, o uso dos instrumentos de observacão, a manobra, o manejo dos canhões, das machinas, o emprego dos torpedos, uma familiarisacão perfeita, em summa, primeiro com o navio moderno em si, depois com a sua theoria propriamente.

(...)

Um complemento desses primeiros estudos se torna incontestavelmente necessario. Mas isto é a tarefa de uma escola superior, similar das que existem em outras marinhas mais adiantadas, e que entre nós está ainda infelizmente para ser creada.

³ N.R.: *I fattori psicologici delle vittorie navali* (NT – Os fatores psicológicos das vitórias navais), p. 84.

⁴ N.R.: “A escola que transmite experiência aos officiaes deveria ser flutuante e navegar. Haveria um pequeno prejuizo para a instrucção científica, mas não causaria grande dano, e se ganharia muito na educacão tanto moral-militar quanto marinheira. Seria mais fácil depois, em outro local, fazer uma boa seleção, após uma prova real, daqueles que são verdadeiramente melhores, seja pelo fisico seja pelo caráter, para progredir na profissão.”

NOTICIARIO MARITIMO

Capitão-Tenente Orlando Ferreira

(RMB, out./1906, p. 563)

Marinhas estrangeiras

ESTADOS UNIDOS: ENGAJAMENTO – Transcrevemos abaixo o acto do Governo americano prohibindo o engajamento forçado de marinheiros, nos Estados Unidos.

“Fica prohibido pelo Congresso dos Estados Unidos da America do Norte, a quem quer que seja, tentar engajar qualquer pessoa para o serviço ou trabalho de qualquer natureza a bordo dos navios que servem ao commercio dos Estados ou das nações estrangeiras, observando-se o seguinte:

É crime procurar ou induzir ou tentar procurar ou induzir qualquer pessoa, á força, ou por meios insidiosos, ou de representações que a pessoa faça acreditar como verdadeiras, sendo falsas, ou procurar induzir por embriaguez, ou sob a influencia de qualquer droga, para ir a bordo de qualquer navio.

Todo aquelle que induzir ou procurar, ou tentar induzir qualquer pessoa, á força, ou por meios insidiosos, ou de representações que a faça acreditar como verdadeiras, sendo falsas, ou procurar por meio da embriaguez ou sob influencia de qualquer droga, assignar ou entrar, de qualquer modo, em ajuste para levar a bordo qualquer individuo, ou determinar planos ou trabalhos nesse sentido, deverá ser multado no maximo em mil dollars, ou preso por um anno, ou sujeito a ambas as penas.

Todo aquelle que, em consciencia, detiver, a bordo de qualquer navio, alguma pes-

soa induzida para isso, ou entrar em accôrdo para esse fim, por qualquer meio consignado em algum desses casos já mencionados, deverá ser considerado e punido como incurso no respectivo caso.

Todo aquelle que, em consciencia, ajudar ou apoiar algum desses factos considerados illegaes pelos preceitos deste acto, será considerado como principal criminoso de accôrdo com a lei.”

(...)

JAPÃO: IDADE DOS OFFICIAES JAPONEZES – A marinha japoneza conta, actualmente, no seu effectivo 7 almirantes, 23 vice-almirantes, 26 contra-almirantes, 99 capitães de mar e guerra, 146 de fragata, 192 de corveta, 342 capitães-tenentes e 588 guardas-marinha. Total 1.423.

O almirante mais velho conta 62 annos de idade e o mais moço 44; o mais velho dos vice-almirantes tem 57 annos e o mais moço 45; dos contra-almirantes o mais velho 55 annos e o mais moço 45.

Por ahi se vê que a média da idade é:

Almirantes – 56 annos

Vice-almirantes – 52 annos

Contra-almirantes – 50 annos

O almirante Togo que tanto se distinguuiu na guerra russo-japoneza não só pela sua alta competencia, como pela sua inexcédivel bravura, conta 56 annos de idade.

(...)

Os maiores portos

Damos abaixo uma relação dos diversos portos do mundo, onde é maior o movimento de entradas e sahidas, e, relativamente á tonelagem, verifica-se que o porto de Hong-Kong no mar da China é, de todos, o mais importante.

Hong-Kong	19.204.889
Londres	18.639.159
Anvers	18.139.184
New-York	17.900.168
Hamburgo	16.466.639
Liverpool	14.716.790
Rotterdam	13.597.819

NOVOS E VELHOS MOLDES

Capitão-de-Corveta Themistocles Sávio

(RMB, nov./1906, p. 583-593)

A Marinha, por seu character, é a menos local das instituições de um paiz. Naturalmente vinculada a elle pelos laços mais estreitos, pelas mais solidas ligações, ella se ausenta, ella se aparta pelo mar além, recebendo desta expansão dilatada o influxo vivificador de que carece. É assim, afastada da patria, que ella se aperfeiçoa, se apura, se corrige, se exercita, com tanto maior ardor, com tanto maior entusiasmo, com tanto maior patriotismo, quanto mais ampla e duradoura fôr a separação. A marinha é, no seu intimo, a mais profundamente nacional das instituições, e é dellas, igualmente, por seu feitio, por seu character, a mais perfeitamente estrangeira.

Um dos nossos mais illustres estadistas, Joaquim Nabuco, traduz, na fôrma elegante e ao mesmo tempo convincente de seus primorosos escriptos, a inteira verdade desta concepção: "Para o marinheiro, diz elle, o oceano é o molde em que é lançada a sua individualidade, dahi resulta uma grande extensão de horizonte interior. A bandeira tem sobre elle uma influencia que só pôde ter no exercito entre os soldados que alguma vez entraram em combate; para os que nunca viram as bandeiras do inimigo, ondeando ao longe como um desafio de valor, a nacional não pôde ser o objecto que é para os marinheiros habitua-dos a leval-a aos confins do mundo, como o distinctivo do seu paiz distante."

.....

 "É diante do estrangeiro que se apura o sentimento patriótico."

Em verdade assim é.

A vida do mar é por si mesma pesadamente afanosa, a disciplina militar um fardo não menos pesado; se a estas

duas fôrmas de trabalho e de sacrificio juntarmos uma terceira – o preparo cauteloso e habil para a guerra – veremos em quanto numa marinha qualquer que ella seja, as circumstancias proprias cooperam para um natural relaxamento do animo, para um natural esmorecimento de forças.

Assim, um forte e extranho incentivo se impõe necessariamente ao seu viver, e este incentivo, que lhe dá o grão de constancia, de periodica, de infallivel, de ininterrupta constancia na conservação do seu maximo poder efficiente, está no facto mesmo da sua permanencia longa, frequente, continua, em face do estrangeiro.

A nenhuma outra causa, a nenhuma outra intervenção, é licito attribuir a pertinacia extrema com que, através dos annos, através dos seculos, nações, como a Inglaterra e a França, mantêm as suas forças navaes num estado perfeito de ordem, de disciplina, de organização e de poder, em summa.

Foi do trato, foi do intimo contacto que tiveram sempre os seus navios com os de outras nações, e do convivio dos seus marujos com os representantes de outros povos, nem sempre amigos e dedicados, nem sempre cortezes e hospitaleiros, que lhes veiu, por vezes repetidas, a antevisão de uma lucta possível, e nesta percepção, nem sempre razoavel, mas sempre util e fortalecedora, encontraram elles a impulsiva razão moral que viesse justificar o continuo preparo para ella.

No cyclo mesmo da nossa actividade maritima – porque não dizel-o, se a razão é humana e é universal? – os navios que em outros tempos destacámos para as longas estações no exterior, foram sempre aquelles em que mais fundo se percebia o traço for-

te da ordem e da correcção, e mais ainda, é bem sabido que, dentre todos estes que de lá volveram, salientavam-se em particular os que nos vinham do Rio da Prata. E para que isto emfim se dêsse, é bem possível que concorressem condições próprias da região, condições do clima, uma esplendida escola de mar para os nossos homens; mas por certo as razões que sobre elles mais influenciaram de uma fôrma tão marcada, tão assignalada, provieram antes de outras causas de ordem moral que se encontram no convívio da terra.

Posta em relêvo esta notavel influencia benéfica da estadia de navios de uma nação em face dos de outras, convém accrescentar que nem só o *incentivo* em si, puramente, é todo este beneficio. Ha, também, nesta approximação, um meio seguro de apropriar-se, de aperfeiçoar-se os moldes das instituições maritimas e realizar assim uma obra mais profunda, mais radical e mais ampla.

Nós somos os primeiros a convir em que, dado o estado actual de completo esphacelamento da nossa esquadra, sem organização regular, desprovida do conveniente preparo technico, não seja o momento actual o mais propicio para apresental-a condignamente diante do estrangeiro, e assim não contenham as linhas que precedem, na accepção restricta, o alvitre indicado para o levantamento do seu nivel moral.

Mas, nem por isso, julgamos descabidos os nossos conceitos e palavras; pensamos que, se pela carencia actual de navios que levem a alma juvenil e esperançosa dessa marinha que ahi vemos á permanencia no seio de outras marinhas, deixamos de remodelar a nossa instituição naval, como urge fazel-o, — que sejam não obstante os seus officiaes *individualmente* commissionados para tal mistér, que se os enviem a apropriarem-se do exemplo,

da instrucção, dos habitos militares, da disciplina, da vida pratica, em summa, de que dão prova outras marinhas superiormente organisadas, ou seja pelo estreito convívio no seio dellas, que é o caso mais vantajoso, ou seja na frequencia assidua dos centros da sua maior actividade.

O exemplo é velho.

Entre nós ha, como se sabe, o largo precedente de enviarem-se officiaes para estudar e praticar no estrangeiro.

O modo por que o fazemos é, porém, tudo quanto ha de mais extranho e de mais illogico.

A rotina, o preconceito — quanto nos invalida o preconceito! — crearam entre nós a falsa crença de que a remessa dos nossos jovens officiaes aos grandes centros navaes europeus, raramente trazia, para elles em particular e em geral para a marinha, os beneficios que desta medida era licito fruir.

Assim, vinha á argumentação a circumstancia de que, muito jovens, em um meio absorvente e dissipador desta attenção e desta energia que devem ser concentradas na observação e no trabalho uteis, os citados officiaes facilmente desviavam-se do centro proveitoso da sua legitima actividade.

Assim sendo, o criterio e a razão julgavam melhor enviar, de preferencia a esses officiaes moços, outros já amadurecidos na carreira e que houvessem dado em consequencia sobejas provas de aptidões francamente aproveitaveis.

O preconceito inveterado em nosso meio não nos permite infelizmente apropriarmos de umas quantas idéas que modifiquem as suas proprias condições, e o exemplo mais frizante disto está no caso presente.

Ora, o simples senso commum nos ensina que é na tenra idade que melhor se aproveitam as grandes lições bebidas no

estrangeiro; a curiosidade bem dirigida, o desejo de aperfeiçoamento, o entusiasmo, o poder de assimilação, são virtudes inherentes aos jovens espiritos.

É na fôrma abstracta de um espirito juvenil ainda, que a concepção superior de uma marinha nova melhor se conforma e melhor se insinúa. É nelles que uma idéa nova e salutar para a marinha melhor se concretisa. É nelles que se encontra o campo desbravado da rotina, dos vícios inveterados, do preconceito... desse mesmo preconceito que os afasta invariavelmente da corrente que nos deve levar um dia ao que ha de novo e de superior, arrancando-nos da estagnação perniciosa em que vivemos.

E, quando outras razões não possamos adduzir em apoio do nosso argumento, basta citar no assumpto o exemplo e o caminho oppostos que seguem as nações estrangeiras. Os arsenaes europeus, as officinas da industria particular que têm ligações estreitas com a marinha, as escolas navaes, os estabelecimentos de ensino das especialidades applicadas á bôrdo, estão cheios de officiaes de marinha de todas as procedencias, de todas as origens, com especialidade japonezes, argentinos, chilenos e peruanos – e todos jovens, notavelmente jovens!

É inutil accrescentar alguma coisa mais.

Sobrevém á circumstancia lamentavel da idade a do número de officiaes: o numero de officiaes é muito exiguo. Ora, não é a escassa porcentagem, a insignificante minoria de officiaes que enviamos ao estrangeiro com o intuito de se aperfeiçoarem, que, volvendo ao seio da corporação, poderá concorrer, mesmo em pequena escala, para infundir novas idéas, alterar velhos methodos, diffundir a instrução, elevar o moral emfim da inteira communnidade.

Elles poderão vir a ser, quando muito, elementos parciaes *deslocados*, menos

salutares do que prejudiciaes, menos instituidores de alguma coisa superior e aproveitavel do que promotores de uma desorganisação maior do que aquella em que fazemos.

Nas condições actuaes da marinha activa, limitada á vida á bôrdo de um pequeno numero de navios, com difficuldade de accomodações e onde se precisa attender á superdivisão dos encargos e das responsabilidades, com real prejuizo no apuro dellas, o que cumpre fazer – traduzindo o estado de espirito de seus jovens servidores, que desejam ver, estudar, alterar, criar, melhorar, modernizar, em summa, tudo quanto na classe *não existe* ou existe sob uma fôrma inutil e obsoleta – é facultar a ida em globo dos nossos officiaes ao mundo naval estrangeiro, collocal-os em um ambiente superiormente illustrado, extraordinariamente novo e aproveitavel, onde possam expandir-se á vontade e haurir com proveito os seus sabios e substanciaes ensinamentos, para, mais tarde, quando de volta ao seio da corporação a que pertencem, injectal-os no organismo depauperado desta, concorrendo assim para o seu revigoramento moral.

A Republica precisa da sua marinha, e o meio de sustental-a, de erguel-a, de pôl-a ao nível adiantado das demais do nosso proprio continente, é cuidar com attenção e carinho do aperfeiçoamento de seus officiaes, facilitando-lhes o contaggio, o convivio com as marinhas mais completas da Europa, como fizeram e ainda fazem certas republicas da America do Sul, que, mais praticas e melhor avisadas que nós, não cessam de manter um grupo consideravel de seus representantes nos arsenaes, officinas e estaleiros do velho mundo.

Façamos o mesmo, rompamos com o preconceito, que tanto nos prejudica e enfraquece, sacudamos para longe esse torpôr, oriundo da rotina que nos vem das

instituições passadas que tivemos a coragem de desfazer e, completando essa epopéa da nossa evolução politica, sejamos *americanos* com a nossa marinha, dando-lhe o desenvolvimento, a grandeza, a importancia que ella precisa ter, que *urge* que ella tenha, sob o regimen democratico em que vivemos, e no qual, infelizmente, ainda até agora, ella se tem conservado em plano inferior ao de suas congeneres da America, com graves prejuizos para a soberania nacional, não obstante diga-se a verdade, os ingentes esforços de seus illustres administradores!

E os elementos para essa obra, ahí os temos de sobra – são os nossos officiaes moços, cheios de entusiasmo e de abnegação, cheios de ardôr e de fé inquebrantavel no futuro de sua classe que elles desejam ver erguida á altura de sua nobre missão. Aproveital-os, pois, convenientemente, concitando-os a manter e a desenvolver esses attributos moraes, é dever de patriotismo, é obra de immorredouro merito que a posteridade saberá honrar.

Aqui mesmo, diante dos nossos olhos, temos um exemplo vivo, palpitante, do quanto valem o esforço alliado á intelligencia, á boa-vontade e á tenacidade de um *homem* que – vencendo mil obstaculos, saltando por sobre tantos velhos e arraigados preconceitos, luctando com tamanhos embaraços que a rotina lhe pretendia oppor – acabou de cobrir-se de gloria, apotheosado pelos applausos sinceros de seus concidadãos, levando a effeito o levantamento, a transformação da velha e feia cidade em que habitamos, de feição colonial e antiquada, á mais bella e risonha capital da America do Sul. *Saber querer* – eis a sua divisa, e o resultado ahí está palpavel, visivel, material.

O governo tem um criterio seguro para por elle se conduzir no assumpto de que nos occupamos.

Todos os annos uma turma de officiaes conclue o curso das escolas praticas de electricidade, de artilharia, de torpedos; uma turma de mecanicos conclue o de machinas. Pois bem; empregando os bons officios diplomaticos, interceda junto aos governos da America e da Europa para a introducção dos seus officiaes nas escolas praticas das marinhas respectivas, á bordo dos seus navios, nos grandes estabelecimentos navaes, etc.

Pelo lado dos interesses mercantis, de momento, nós nos achamos em optimas condições para obter das industrias privadas, das fabricas de material de guerra o favor da introducção e frequencia dos nossos officiaes no seio dellas – graças ás avultadas encommendas que temos feito, e sobretudo, ás que temos por fazer.

A pauta do aproveitamento pode ser traçada de antemão, as vantagens podem ser avaliadas com segurança.

Os officiaes a que alludimos, tendo já adquirido noções theoreticas completas, ou noções praticas incompletas, irão applicar umas e desenvolver outras.

Não se vão fazer, propriamente, engenheiros desta fórmula, mas vão seguramente tornar-se – profissionaes habeis, o que é certamente de real vantagem. E isto no que diz respeito á especialisação.

No tocante á illustração naval, á *educação militar*, vão assistir e tomar parte no espectáculo do que ha de mais perfeito e do que ha de mais *up to day* em materia de ensino, de disciplina, de organização, de estratégia e de tactica naval.

No que concerne á illustração geral, propria de uma individualidade superior, vão adquirir aquella que fornecem as grandes viagens e as longas estações em um meio superiormente e finamente civilisado; vão por fim travar conhecimento com varios idiomas estrangeiros e delles apropriarem-se com vantagem notavel, como

veículo de aquisição de novos conhecimentos de futuro.

Relatorios, provas praticas continuas, uma commissão fiscalizadora, mesmo, poderá no exterior acompanhar o aproveitamento desses officiaes, informando devidamente ao governo dos resultados obtidos por elles.

E como ultima circumstancia a ser attendida, a questão monetaria, a despeza que acarretará a permanencia de um número tão avultado de officiaes nossos no estrangeiro, essa pode ser removida attendendo para o caso de que officiaes – e são elles legião – têm proposto em petições ao ministerio da marinha um alvitre francamente favoravel e conciliador a esse respeito. O governo concederia a todo official, mediante petição e iniciativa propria, as vantagens de embarque em moeda do paiz e uma *qualquer* gratificação adicional a titulo de abôno.

Nós não podemos estabelecer em absoluto, mas estamos aptos a affirmar, com algumas restricções:

– que o effeito moral do isolamento em que permanece a nossa marinha, exotica

pelo seu feitio, do convívio de todas as outras mais;

– que as ligações demasiadas estreitas por ellas (*sic*) contrahidas com a vida interna do paiz, levando-a a intervir na sua politica e nas suas dissensões;

– que esse feitio regional que lhe deram de *policia interna*, desvirtuando-se desastrosamente o seu papel, que é legitimamente o da primeira linha da defesa nacional, *além* das fronteiras do paiz;

– que esse desvio forçado, que lhe é imposto, das grandes e novas idéas que a interessam e que circulam no estrangeiro;

– que a essa fôrma, em summa, puramente *indigena*, que a nossa marinha tomou, deve ella a causa principal do seu quasi completo e absoluto aniquilamento.

Cumpra, pois, a um governo intelligente, cumpra ao governo, demova-a desse caminho vicioso; envia-a a um grande centro de actividade naval, facultar-lhe todos os meios de absorpção, de transformação, de aperfeiçoamento, e de lá, fazel-a voltar modernizada e habil, technicamente instruida, com uma noção firme, superior, exacta, dos seus deveres, dos seus interesses e dos seus ideaes.

DIREITO INTERNACIONAL

(RMB, nov./1906, p. 664-666)

O Instituto de Direito Internacional, reunido ultimamente em Gand, começou os trabalhos pelo exame da importante questão de direito das gentes: – “É mistér que as hostilidades sejam precedidas de declaração de guerra formal?”.

O Instituto votou o texto seguinte:

1º, é conforme as exigencias do direito internacional e a lealdade que as nações se devem em suas relações mutuas, assim como pelo interesse commum de todos os Estados, que as hostilidades só possam começar após aviso prévio e não equivoco;

2º, este aviso póde effectuar-se, quer sob fôrma de declaração de guerra pura e simples, quer sob fôrma de *ultimatum* devidamente notificado ao adversario pelo Estado que quer começar a guerra;

3º, as hostilidades só poderão principiar após a expiração de prazo sufficiente, afim de que a regra do aviso prévio e não equivoco não possa ser considerado como frustado (*sic*).

O Instituto fez votos para que os Estados se inspirem d’ora em diante dos principios que precedem, passando ao

exame dos direitos e obrigações dos neutros.

(...)

Em seguida o Instituto continuou no exame relativo á neutralidade. Votou o texto seguinte:

São interdictas entradas de forças de terra e mar de belligerantes em territorios neutros e o uso destes com intuitos de guerra.

(...)

O Instituto em outra sessão discutiu e votou os seguintes artigos:

O direito de asylo neutro é o direito do Estado neutro de dar guarida aos que procuram refugio contra as calamidades da guerra.

O asylo neutro póde, sob as condições determinadas aqui juntas, ser concedido ás forças dos belligerantes ou aos prisioneiros ou ás cousas a estes pertencentes, quer em virtude de convenções formaes, quer nos casos seguintes de necessidade:

a) aos fugitivos, aos feridos, aos doentes e naufragos;

b) aos navios e ás guarnições, estas quando carecedoras de soccorro.

O Estado neutro póde exigir de um Estado belligerante cujos refugiados elle mantem o reembolso das despezas feitas.

A um navio belligerante com prisioneiros a bordo e comboiando ou rebocando presas, entrado em porto neutro, nada se lhe póde tirar enquanto os prisioneiros permanecerem a bordo e as presas a reboque.

No caso contrario os prisioneiros serão postos em liberdade e as prezas, uma vez separadas do navio captor, serão restituídas aos respectivos donos.

O regimen a applicar aos aerostatos e ao telegrapho sem fios foi também discutido.

Eis o texto dos artigos votados:

1º, o ar é livre, os Estados só teem sobre elle, em tempo de guerra ou de paz, os direitos necessarios para a propria conservação;

2º, na falta de disposições especiaes, as regras applicaveis á correspondencia telegraphica ordinaria o são á correspondencia telegraphica sem fios;

3º, cada Estado tem a faculdade, na medida necessaria á sua segurança, de se oppôr, acima de seu territorio e de suas aguas territoriaes, á passagem de ondas hertzianas, sejam estas emittidas por apparelho do Estado ou por apparelho particular, collocado em terra ou a bordo de navio ou de balão.

NOTICIARIO MARITIMO

Capitão-Tenente Orlando Ferreira

(RMB, nov./1906, p. 684-686)

Marinha Nacional – NOMEAÇÕES – Foram nomeados para exercerem os cargos de Director da Bibliotheca e *Revista Maritima Brasileira* e de Ajudante da mesma Bibliotheca o Capitão de Corveta Henrique Adalberto Tedim Costa e o Capitão-Tenente Frederico Villar.

(...)

YACHT-CLUB-BRAZILEIRO – Conhecidos filonautas, inclusive officiaes da nossa Armada, levaram a effeito em

10 de setembro findo, no salão da Federação Brasileira das Sociedades do Remo, a fundação deste Club, sendo eleitos: Presidente o Sr. Ernesto Curvello Junior, secretario o Dr. Acrysio Gama, e thesoureiro o capitão Annibal Gomes de Almeida. As cores escolhidas são preto e branco. A primeira festa será effectuada em fevereiro de 1907, na nossa bahia, sendo a raia demarcada pelo mesmo Sr. Ernesto Curvello Junior.

MARINHA NACIONAL

Capitão-Tenente Orlando Ferreira
(RMB, dez./1906, p. 801-803)

15 DE NOVEMBRO – Como em todos os annos a Marinha de Guerra Brasileira tomou parte activa nas manifestações officiaes em regosijo pela gloriosa data do advento da Republica Brasileira, tendo desembarcado uma brigada sob o commando do Capitão de Mar e Guerra Gavião Pereira Pinto, e composta de 2 batalhões de marinheiros, um parque de artilha-



Presidente
Affonso Penna

ria e do Corpo de Infantaria (*sic*) de Marinha.

Depois de assumir o alto cargo de Chefe da Nação, o Exm. Sr. Dr. Affonso Penna, Presidente da Republica, passou em revista todas as tropas do Exercito e da Armada, sendo por essa occasião delirantemente victoriado pelo Povo Brasileiro que, satisfeito, enchia as ruas por onde S. Ex. passou.

MARINHAS ESTRANGEIRAS

Capitão-Tenente Orlando Ferreira
(RMB, dez./1906, p. 803-809)

ALLEMANHA – CRUZADOR A TURBINAS – Ficou resolvido que o cruzador protegido *Ersatz Komet* será provido de turbinas Algemeine, as quaes já deram excellentes resultados nas experiencias a que foram submettidas.

Ignora-se se o outro cruzador, em construcção, o *Ersatz Pfeil*, receberá as ditas turbinas.

(...)

INGLATERRA – NOVO APPARELHO DE SALVAÇÃO – Diversas pessoas passeavam pelo Hyde-Park, nas margens da Serpentina, quando ouviram um grito, e ao mesmo tempo avistaram um individuo que se atirara n'agua. Immediatamente foram procurar soccorros para salvar o desesperado, e um agente da *Humane Society* que, dia e noite, se conserva naquelle lugar, tratou logo de largar o seu bote para ir em soccorro do pseudo suicida.

Quando o movimento de salvação era maior, foi visto, com geral surpresa, que o individuo que se achava n'agua tirou do bolso um jornal, e com o busto fóra d'agua principiou a sua leitura calmamente, interrompendo-a para fumar um cigarro, que accendeu.

Verificou-se então tratar-se de uma propaganda de um novo apparelho salva-vidas, invenção do Sr. Schawb.

Este apparelho consiste em um collete commum, feito, porém, de uma fazenda impermeavel, o qual, por meio de um tubo de borracha por onde se insufla o ar, enche, em dous minutos, conservando o busto da pessoa fóra d'agua, deixando os braços em completa liberdade de acção.

Uma grande companhia de navegação convidou o Sr. Schawb para fazer uma nova experiencia, em pleno mar, e perante uma commissão, constituida para esse fim.

Aguardemos o resultado dessa experiencia.

JAPÃO

COURAÇADO PROJECTADO – O Governo japonês resolveu dar começo aos trabalhos para a construção de um couraçado com o deslocamento de 21.000 toneladas, tendo a velocidade de 20 milhas.

Esse navio terá as suas machinas movidas a turbinas, sendo o aparelho evaporador um invento japonês.

A artilharia desse navio compôr-se-há, além de 12 canhões de 305 mm, de outros de 152 mm e 12 de tiro rápido, para ataque de torpedeiras.



Esta seção tem por propósito levar ao conhecimento dos leitores artigos de publicações recebidas pela redação da *Revista Marítima Brasileira* que tratam de assuntos de interesse profissional.

As publicações, posteriormente, são incorporadas ao acervo da Biblioteca da Marinha, situada na Rua Mayrink Veiga, 28 – Centro – RJ.

SUMÁRIO

ARTES MILITARES

PENSAMENTO MILITAR

Assimetria e outras lendas (271)

CIÊNCIA E TECNOLOGIA

CONSTRUÇÃO NAVAL

Uso de especificações comerciais no projeto de navios de guerra (272)

FORÇAS ARMADAS

ARMAMENTO

Armamento de pequeno calibre (273)

FORÇA NAVAL

Meios de segunda mão (275)

MARINHA DOS ESTADOS UNIDOS

A tirania da geografia (276)

MISSÃO DAS FORÇAS ARMADAS

Forças armadas no combate ao terrorismo (277)

MÍSSIL

Uma ameaça concreta: os mísseis infravermelho (277)

PODER NAVAL ARGENTINO

Proposta de composição da Armada Argentina (2005/2030) (278)

PODER MARÍTIMO**GUARDA COSTEIRA**

A Guarda Costeira dos Estados Unidos (279)

POLÍTICA**TERRORISMO**

O que mais pode acontecer? (279)

RELAÇÕES INTERNACIONAIS**DIREITO INTERNACIONAL**

Responsabilidade penal internacional nas operações de paz da ONU (280)

ASSIMETRIA E OUTRAS LENDAS

Jane's Defence Weekly (Reino Unido), 22 ago. 2006, p. 23

Helmoed-Römer Heitman¹

Os militares, por vezes, se tornam vítimas de lendas ou de modismos.

Helmoed-Römer Heitman analisa as expectativas criadas pelos avanços tecnológicos para a capacidade militar. Lembra da aeronave de caça dos anos 1950, armada apenas com mísseis, cujo emprego operacional demonstrou ser um projeto fora da realidade. Lembra, ainda, que houve quem acreditasse que o advento dos mísseis guiados significasse o fim dos carros de combate.

Hoje, existe uma fascinação pela “guerra assimétrica”, pela “guerra centrada em rede de dados” (*net-centric warfare* – NCW) e pela “guerra de precisão” ou por “ataques cirúrgicos”. Para o autor, estamos (novamente) nos convencendo de que as forças blindadas e os carros de combate estão ultrapassados.

A assimetria é uma via de mão dupla. Nada é tão assimétrico quanto um blindado passando por cima de um soldado de infantaria.

A assimetria não é uma novidade. Os cavaleiros da Idade Média sobrepujaram os soldados a pé, até que foram confrontados com novas armas e novas táticas. A besta reverteu o quadro e chegou a ser declarada uma arma “anticristã”. Apesar de tudo, os soldados montados ou a pé permanecem nos campos de batalha, independentemente de para quem penda a vantagem momentânea.

A guerra de guerrilhas também não é novidade e pode ser derrotada se os guerrilheiros forem forçados a lutar em termos desfavoráveis – assimetricamente. O exército sul-africano empregou forças mecanizadas contra as bases da guerrilha em Angola e forças mecanizadas ligeiras para perseguir e derrotar os guerrilheiros que atravessavam a fronteira.

O Vietnã do Sul foi conquistado por forças convencionais norte-vietnamitas que derrotaram o exército sul-vietnamita sem dificuldade. Isso foi possível porque o sul havia se preparado para combater a guerrilha. Isso é assimetria.

Os exércitos que estão se “transformando” para se tornarem mais “leves”, mais ágeis e com maior capacidade de desdobramento – e, como consequência, ficando mais frágeis – devem ponderar sobre o exemplo acima.

Devem observar que os infantes se escondem atrás de algo quando o fogo inimigo se intensifica. E que os exércitos com maior – e, normalmente, mais cara – experiência em operações em áreas urbanas estão desenvolvendo emprego especializado de carros de combate para esse tipo de operação.

Os blindados não estão acabados. Estão se desenvolvendo para enfrentar as exigências das novas guerras, como ocorre desde que foram criados como uma espécie de fortificação móvel.

A assimetria é um fator real e pode ser uma vantagem para aqueles que reconhecem seu potencial em cada situação particular e sabem explorá-la.

O conceito de guerra centrada em rede de dados é espetacular – até que falte energia. Todos conhecemos os problemas com geradores e baterias. E todos conhecemos o quanto é importante ter à mão uma tabela ou carta plastificada e um lápis de cera.

Existe outro problema inerente à guerra centrada em rede de dados, especialmente quando associada a sistemas de vigilância que permitem operar continuamente ao longo das 24 horas do dia, sete dias na semana: o volume e o fluxo de dados.

¹ N.R.: Correspondente da JDW em Capetown.

Se já era difícil manter um quadro atualizado da situação com a avalanche de informações recebidas dos subordinados, dos superiores, e das forças de apoio, com as redes de dados isto é quase impossível. No sistema antigo os oficiais em ambos os lados da rede atuavam como “filtros” para as informações que deveriam ser transmitidas ou consideradas. Hoje, basta marcar os endereços dos destinatários e calcar a tecla “Enviar”, e confiar que alguém do outro lado talvez saiba o que fazer com a informação.

Os sistemas informatizados podem incrementar em muito o conhecimento do quadro tático por aqueles que sabem empregá-los com inteligência. Contudo, há um grande risco de sobrecarga de informações ao ponto de gerar um quadro confuso.

Os geradores falham e o inimigo pode ser tão antiesportivo que bloqueie ou interfira com as comunicações ou ser tão deselegante que escute as mensagens trocadas. Ou as comunicações modernas não podem ser bloqueadas? Ou sofrer interferência? Ou estar sujeitas a escutas clandestinas?

A “guerra de precisão” também é uma maravilha – caso se conheça, com precisão, a localização do alvo e se for um alvo em que valha empregar uma bomba inteligente.

Por que o armamento “burro” ainda tem valor? Porque as forças oponentes

frequentemente serão compostas por unidades irregulares dispersas na mata cerrada. Pode-se saber que elas estão lá, mas não conhecer sua localização precisa, e nenhum elemento isolado, em particular, vale o emprego de uma bomba inteligente.

O armamento de precisão é dependente da precisão na determinação dos alvos. Lembrem-se o quão precisamente a Força Aérea dos Estados Unidos atacou a Embaixada chinesa em Belgrado em maio de 1999.

É importante reconhecer que é um risco acreditar que novas tecnologias alteraram as guerras completamente. O melhor exemplo atual é o Iraque. Rumsfeld estava correto ao imaginar que uma força norte-americana relativamente pequena, explorando sua vantagem tecnológica, era capaz de vencer as forças iraquianas em decomposição. O que foi esquecido foi estimar com cuidado quem iria manter e estabilizar o campo de batalha após as maravilhas tecnológicas passarem por ele. Ou ele acreditou em sua própria propaganda ou se deixou seduzir pelo canto da sereia da tecnologia – ou ambos.

Voltemos no tempo e recordemos as linhas de ação do passado: guerra de resultados. Não era isso o que preconizava Clausewitz? Ou Sun Tzu? Ou isso será realmente algo novo?

USO DE ESPECIFICAÇÕES COMERCIAIS NO PROJETO DE NAVIOS DE GUERRA

Naval Forces (Alemanha), nº IV/2006, p. 36-42

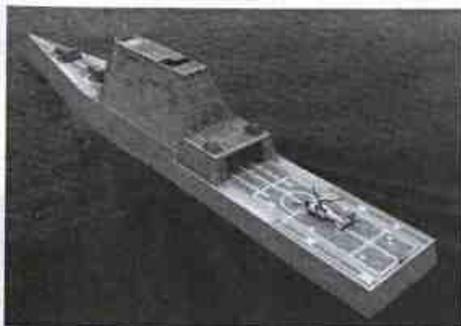
Otto Kreisher¹

Já há algum tempo que os navios de guerra estão sendo dotados de equipamentos que obedecem a padrões comerciais comuns, inclusive com a aceitação, ultima-

mente, de projetos de casco e de seções estruturais.

Esta mudança de filosofia – assim como a adoção de equipamentos comerciais –,

¹ N.R.: Jornalista especializado em segurança nacional. Foi praça do US Marine Corps (Fuzileiros Navais) e oficial aviador da US Navy, passando para a reserva como capitão-de-fragata, após 25 anos de serviço.



Os DDG-1000, atual designação dos DD(X), próxima classe de destróieres da US Navy, serão construídos obedecendo, em grande parte, a especificações comerciais

advinda da Marinha Mercante, se deve não só à redução de custos, mas também ao aumento do rigor nas especificações comerciais visando à segurança das embarcações e do pessoal embarcado e às medidas para evitar a poluição do ambiente marinho. Essas novas exigências fazem com

que os navios sejam mais resistentes a danos e sua operação seja mais eficiente.

O autor aborda o assunto apresentando exemplos das transições já efetuadas e em andamento para a adoção dos equipamentos¹ e especificações comerciais na Marinha dos Estados Unidos.



Navios de desembarque anfíbio, como os da classe *San Antonio*, podem ser quase integralmente construídos obedecendo a especificações comerciais

ARMAMENTO DE PEQUENO CALIBRE

Mais necessário do que nunca

Naval Forces (Alemanha), nº IV/2006, p. 9-16

Capitão-de-Mar-e-Guerra Massimo Annati (Itália)²

Sistema SeaRam, combina um lançador múltiplo de mísseis RIM-116B com um pedestal modificado do Sistema Phalanx (detalhe)



Em 1944, na campanha do Pacífico, a Marinha dos Estados Unidos teve de enfrentar uma nova ameaça, definida por uma palavra que o mundo inteiro aprendeu rapidamente: *kamikase*.

Uma das soluções adotadas para reagir a essa ameaça se baseava na instalação de uma grande quantidade de armamento de 20mm e 40mm em, praticamente, qualquer espaço livre existente nos navios.

¹ N.R.: A expressão em inglês *COTS* – *commercial-off-the-shelf* (produto comercial retirado diretamente da prateleira) é usada para designar estes equipamentos.

² N.R.: Diretor do Escritório para Tecnologias de Informação e Comunicações das Forças Armadas italianas.



Metralhadora dupla de 20mm

Hoje, cerca de 60 anos após, as Marinhas ocidentais se encontram em situação semelhante, novamente enfrentando ataques suicidas, embora, desta vez, eles sejam conduzidos por embarcações de superfície e, o que é mais preocupante, executados no decorrer de operações rotineiras de tempo de paz.



Reparo MK38 Mod-2, associando sistema ótico de detecção e acompanhamento a metralhadora de 20mm

O Comandante Annati argumenta que, atualmente, as ameaças assimétricas são as mais prováveis. Cita os exemplos do



Sistema Kortik-Kashtan (Rússia) que combina canhões duplos de 30mm, com mísseis de guiagem laser SA-N-11

conflito Irã-Iraque (1980-1988), das ações da Marinha dos Estados Unidos no litoral vietnamita, e do USS *Cole* em 2000, no porto de Aden.



Metralhadora de 12,7mm

Metralhadoras, canhões sem recuo, RPGs² antitanque ou lançadores múltiplos de foguetes não são o armamento adequado para a guerra naval. Contudo, podem ser extremamente letais a curta distância, causando danos inaceitáveis em situações de “quase guerra”.

Dada a natureza da ameaça, a ação é bem distinta da tradicional. A necessidade mais urgente é a detecção e identificação do alvo, destacando-o dos que estejam na

² N.R.: RPG: Rocket Propelled Grenades (granadas propulsadas por foguete).



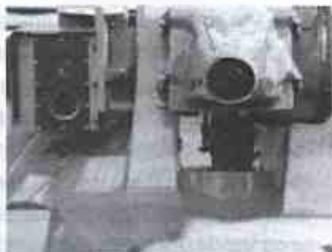
Sistema MK-45 Mod-0, dotado de sistema de direção ótica, incluindo câmera de imagem térmica, podendo utilizar metralhadora de 7,62 ou 12,7mm ou lançador de granada de 40mm

sua proximidade. A destruição poderá então ser conduzida sem dificuldades, contanto que o engajamento ocorra a curta distância.



Sistema alemão MLG-27, combinando direção ótica (com infravermelho e laser) e canhão automático de 27mm

Sistema de metralhadora de 12,7mm, com guiagem ótica, e controle remoto



O Comandante Annati prossegue, discutindo sobre diversos sistemas de armas de pequeno calibre e de defesa a curta distância, incluindo sistemas de mísseis, canhões e metralhadoras automáticos ou não, com elevada cadência de tiro, incluindo munição de influência e fragmentação, indicadas para esse tipo de engajamento.



Granada de arrebentamento de 35mm que libera submunição sobre o alvo

MEIOS DE SEGUNDA MÃO

Naval Forces (Alemanha), nº IV/2006, p. 76-85
Capitão-de-Mar-e-Guerra Massimo Annati (Itália)¹

Muitas Marinhas, inclusive de algumas potências regionais com boa capacidade, empregam, com frequência, meios de segunda mão. Este não é um fenômeno novo. Na história das Marinhas, navios usados

foram doados, vendidos, arrendados e até capturados e tiveram uma vida longa e proveitosa ostentando novo pavilhão.

Era usual no passado (e ainda atualmente) que as Marinhas mais poderosas vendes-

¹ N.R.: Diretor do Escritório para Tecnologias de Informação e Comunicações das Forças Armadas italianas.

sem (ou doassem ou arrendassem) seus navios usados quando eles se tornavam obsoletos. Havia (e continua a haver) muitas forças aliadas sem capacidade financeira para adquirir tecnologias do estado da arte. Enquanto isso, as unidades transferidas asseguravam que a Marinha que as obtinha fosse capaz de operar em conjunto com as aliadas e possuisse adestramento e logística similares aos da fornecedora. Esta última contribuía para reforçar laços políticos e, em al-

guns casos, conseguia contratos de manutenção para seus estaleiros.

Neste artigo, o Comandante Annati discute sobre as vantagens e desvantagens da transferência de meios usados (para o fornecedor e para o receptor), mencionando vários casos de transferências recentes, inclusive a decisão da Marinha do Brasil de adquirir as aeronaves A4 da Força Aérea do Kuwait e o Navio-Aeródromo *São Paulo*, ex-*Foch*, da Marinha francesa.

A TIRANIA DA GEOGRAFIA

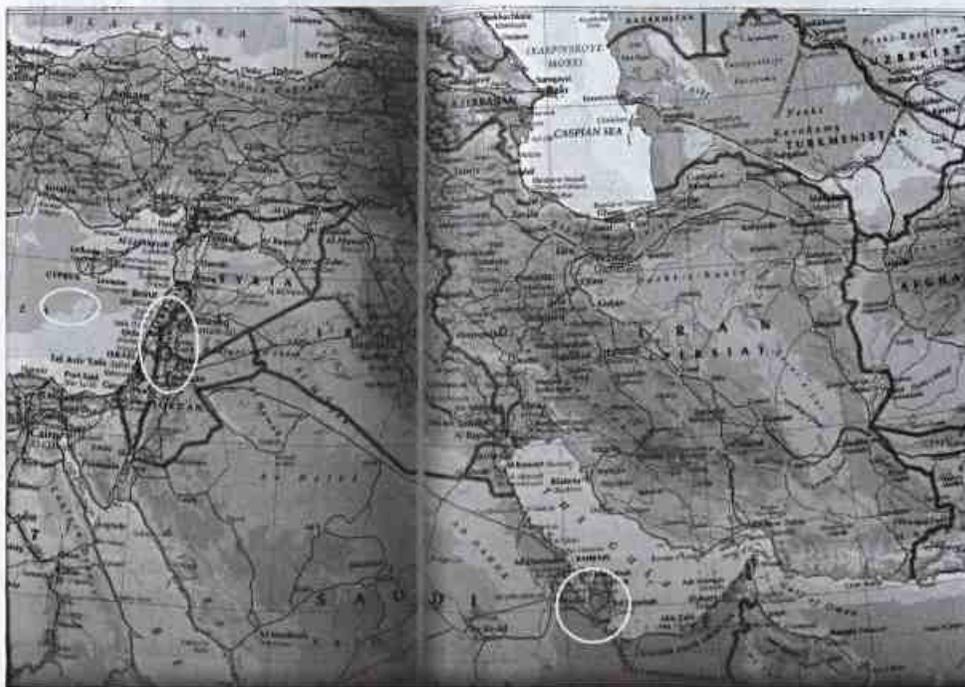
Problemas de tempo-distância

Naval Forces (Alemanha), nº IV/2006, p. 6

Gordon I. Peterson

O editor para a América do Norte da revista *Naval Forces*, em texto claro e sucinto, fala da importância e utilidade das Forças Navais, cuja mobilidade e flexibilidade lhes permite empregar seu poder em tempo de crise, conflito ou catástrofe.

Valendo-se do exemplo recente do Líbano (2006), relata como as Forças da Marinha e dos Fuzileiros Navais dos Estados Unidos, permanentemente estacionadas no Mediterrâneo, receberam ordem para apoiar a remoção de cerca de 8 mil cidadãos norte-america-



nos registrados como residentes naquele país, sendo estimado que um número adicional de 17 mil cidadãos norte-americanos poderiam se apresentar para serem removidos.

O Vice-Almirante Patrick M. Walsh, comandante da 5ª Esquadra dos Estados Unidos, subordinada ao Comando Central norte-americano, coordenou as ações a partir da sede do seu comando no Bahrein, empregando unidades pertencentes ao grupo de ataque expedicionário nucleado no USS Iwo Jima.

Coube ao General Carl Jensen, da US Marine Corps, comandar a força-tarefa de um posto de comando localizado em Chipre.

Seis dias após o início da operação de remoção, cerca de 12 mil cidadãos norte-americanos haviam sido retirados do Líbano sem incidentes.

Gordon Peterson comenta, ainda, os debates em andamento no Congresso dos Estados Unidos para definir a composição da US Navy para o futuro. Avalia que a ação no Líbano deve influenciar a decisão sobre melhor balanceamento e distribuição de forças ao redor do globo para preservar a liberdade de ação e a pronta resposta dos Estados Unidos, quando necessário.

AS FORÇAS ARMADAS NO COMBATE AO TERRORISMO

Política y Estrategia (Chile), nº 102/2006, p. 9-36

Alfonso Merlos Garcia¹

As Forças Armadas estão sendo chamadas a exercer um papel preponderante no combate ao terrorismo jihadista, em complemento às ações políticas, diplomáticas e econômicas articuladas para combater as ameaças globais.

O autor assinala que as Forças Armadas têm o dever de redefinir suas missões, adaptando-se aos novos ambientes geoestratégicos de segurança. Precisam, também, replanejar suas tarefas, como as de "ação direta" e de "ação dissimulada", que, no atual cenário de pós-guerra fria, devem

adquirir um significado distinto porque o inimigo que as democracias ocidentais estão enfrentando mudou de fisionomia.

O professor Merlos Garcia argumenta, ainda, que, devido ao novo tipo de missões de contraterrorismo iniciadas no cenário do pós 9 de Setembro, será necessário decidir se os exércitos deverão empregar suas forças convencionais – com pequenas adaptações operacionais – ou empregar unidades especiais com uma nova configuração para subjugar um inimigo que é geograficamente volátil e resistente operacionalmente.

UMA AMEAÇA CONCRETA: OS MÍSSEIS INFRAVERMELHO

Revista General de Marina (Espanha), jul./2006, p. 63-72

Teniente de Navío Luís de Medina Redondo

Os meios aéreos são cada vez mais essenciais para as modernas operações, quer como vetores de armas ou sensores avançados de uma força, quer na projeção do

poder sobre terra por meio de assaltos helitransportados. É importante destacar o emprego dos helicópteros para se contrapor ao desafio das ameaças assimétricas,

¹ N.R.: Acadêmico espanhol. Diplomado em Segurança e Defesa no Mediterrâneo pelo Instituto Espanhol de Estudos Estratégicos e em Estudos Avançados de Relações Internacionais pela Universidade Complutense de Madri. É professor de Terrorismo Islamita nos cursos de Mestrado da Universidade Complutense de Madri.

tanto para a proteção de tropas em deslocamento em regiões conturbadas quanto na patrulha de áreas marítimas restritas (como o Estreito de Gibraltar) para proteger a pas-

tos de baixa intensidade e de ameaça assimétrica, e os requisitos para autoproteção e para a defesa de alvos contra a ameaça IR.

Evolução das três primeiras gerações de mísseis de guiagem infravermelho



sagem do tráfego mercante de interesse.

Existe, no entanto, uma séria ameaça para o emprego de aeronaves em áreas de conflito: os mísseis com guiagem infravermelho (IR).

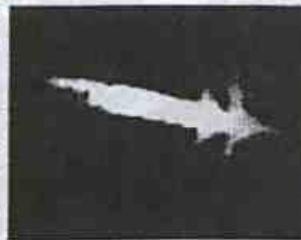
Neste artigo, o Tenente Medina Redondo apresenta as características e capacidades da ameaça IR, seu emprego nos cenários de guerra convencional, nos con-

O autor se concentra no emprego de helicópteros, pois as aeronaves de asa fixa, por suas características, em especial sua velocidade, são menos suscetíveis a ataques por mísseis IR que por mísseis com guiagem radar.

As estatísticas mundiais de aeronaves de transporte – aí incluídos os helicópteros – abatidas por fogo inimigo desde 1970 indicam que 63% o foram por mísseis IR, 23% por canhões AA, 2% por mísseis com guiagem radar e 12% por armas não identificadas.

Capacidade de formação de imagem e de busca vídeo de um míssil IR de 4ª geração

Imagens no Detector de 4ª Geração



Avião Tornado



Avião Harrier

PROPOSTA DE COMPOSIÇÃO DA ARMADA ARGENTINA (2005 a 2030)

Reflexões Finais

Boletín del Centro Naval (Argentina), mai./ago. 2006, p. 325-367

Contra-Almirante (R) Carlos E. Cal

Capitán de Navio (R) Juan Antonio Imperiale

Capitán de Navio (R) Alejandro J. Tierno

Nesta última parte do trabalho, elaborado em meados de 2005, e cujas partes ante-

riores foram publicadas nos números precedentes do *Boletín*, os autores apresen-

tam suas conclusões sobre qual deveria ser a composição da Armada Argentina ao longo do período 2005 a 2030.

São apresentados diversos quadros e tabelas em que os meios identificados vão sendo agregados à força naval, em função de: ameaças vislumbradas, tarefas a executar, missões que podem vir a ser atribuídas, possíveis operações conjuntas – com as outras Forças Armadas argentinas e com

forças internacionais –, e do teatro de operações – costeiro, oceânico ou fluvial.

A partir da definição da Força Naval necessária, são apresentados os estudos sobre os custos de obtenção, manutenção e adestramento dessa força, assim como as necessidades de modernização, incorporação e substituições de meios, com o calendário de programação dessas ações e os custos correspondentes.

A GUARDA COSTEIRA DOS ESTADOS UNIDOS

Naval Forces (Alemanha), nº IV/2006, p. 96-110

Capitão-de-Mar-e-Guerra Gordon I. Peterson, USN (Reserva)

Dr. Scott C. Truver¹

A Guarda Costeira dos Estados Unidos é uma agência governamental sem par, cujos 216 anos de história continuam a exercer influência sobre seu caráter, valores e desempenho operativo.

Em virtude de sua estrutura militar, da autoridade para imposição da lei e das tarefas humanitárias que executa, a tripulação de um cúter da US Coast Guard, que se distingue por seu casco pintado de branco com a faixa

laranja, não se surpreende quando realiza uma ampla gama de missões marítimas e navais ao longo de uma única singradura.

Neste artigo os autores apresentam a história e as missões da Guarda Costeira dos Estados Unidos, complementando-o com ilustrativa entrevista com o Almirante Thad W. Allen, comandante da US Coast Guard, sobre a situação e a atuação da instituição sob seu comando.

O QUE MAIS PODE ACONTECER

Antes que o bom senso passe a guiar a política?

Naval Forces (Alemanha), nº IV/2006, p. 5

Wolfgang Legien

“Israel está experimentando o que Chiang Kai Chek aprendeu com Mao Tsé-Tung, os Estados Unidos com Ho Chi Min, a União Soviética com os Mujahedin, a *coalition of the willing* (coalizão dos resolutos, dos decididos) com o Talibã, e o que aprenderam o presidente dos Estados Unidos e o primeiro-ministro do Reino Unido, que se uniram para formar uma (agora em desintegração) coalizão para depor Saddam: um exército de

alta tecnologia não pode vencer um confronto com guerrilheiros, e terroristas empregam métodos de guerrilha em sua luta. Na realidade, a lição a ser aprendida é: não se pode ser bem-sucedido em uma guerra para derrotar guerrilheiros ou terroristas; os meios militares, embora sejam capazes de contribuir para a solução do conflito, não são os meios para impedir com êxito ações terroristas ou de guerrilhas.”

¹ N.R.: Vice-presidente para os Programas de Segurança Nacional da General Dynamics Information Technology e diretor do Centro de Estratégias e Operações de Segurança.

Com esse parágrafo, o editor chefe da revista *Naval Forces* inicia o editorial em que se interroga sobre a forma como as Nações Unidas (e os países europeus —

Alemanha em particular) irão enfrentar o novo problema no Líbano. Que forças e que táticas devem ser empregadas para restabelecer a paz na região?

RESPONSABILIDADE PENAL INTERNACIONAL NAS OPERAÇÕES DE PAZ DAS NAÇÕES UNIDAS

Política y Estrategia (Chile), nº 102/2006, p. 119-140

Capitão Daniel Soto Muñoz¹

O direito público internacional reconhece que o ser humano, ou pessoa natural, é um sujeito do direito e que, nessa condição, deve responder pessoalmente pelos seus atos perante a comunidade internacional, especialmente quando forem cometidos crimes com conotação internacional.

O pessoal envolvido nas missões de paz das Nações Unidas também está sujeito às

responsabilizações penais em caso de crimes cometidos durante as operações.

Neste artigo é analisada a controvérsia entre submeter as forças de paz a um julgamento internacional criminal único, subordinado ao Tribunal Penal Internacional, ou manter o esquema atual de imunidades e privilégios que favorecem a aplicação das jurisdições dos países de origem.

¹ N.R.: Oficial dos Carabineros, Advogado.

NOTICIÁRIO MARÍTIMO

Esta seção destina-se precipuamente a registrar e divulgar os eventos importantes da Marinha do Brasil e de outras Marinhas, incluída a Mercante, dar aos leitores inativos informações sobre a atualidade e permitir aos pesquisadores do futuro visualizar a Marinha de outrora.

Colaborações serão bem-vindas, se possível ilustradas com fotografias.

SUMÁRIO

ADMINISTRAÇÃO

COMEMORAÇÃO

- Aniversário da Criação da Força Naval do Nordeste (284)
- Armistício da Primeira Guerra Mundial (286)
- Dia da Bandeira (287)
- Dia Marítimo Mundial (288)
- Dia Nacional do Amigo da Marinha (292)
- Semana da Marinha/Dia do Marinheiro (326)
- 75º aniversário da Diretoria de Ensino da Marinha (293)
- Centenário do Laboratório Farmacêutico (293)

POSSE

- Assunção de cargos por almirantes (295)

PROMOÇÃO

- Promoção de almirantes (295)

PRÊMIO

- Prêmios para o adestramento dos navios da Esquadra (323)

SOLENIDADE

- Declaração de guardas-marinha (324)

ÁREAS

ARQUIPÉLAGO DE SÃO PEDRO E SÃO PAULO

- Ação do mar danifica estação do Arquipélago de São Pedro e São Paulo (296)

ATIVIDADES MARINHEIRAS**BUSCA E SALVAMENTO**

Telefones de emergência para salvamento no mar (297)

COMBATE A INCÊNDIO

Navios do Com9ºDN combatem incêndio em navio mercante (297)

SOCORRO

NAsh *Oswaldo Cruz* socorre barco pesqueiro (298)

CIÊNCIA E TECNOLOGIA**PESQUISA OCEANOGRÁFICA**

Ministra do Meio Ambiente e comandante da Marinha em cerimônia de encerramento do Programa Revizee (298)

VEÍCULO AÉREO NÃO-TRIPULADO

Veículo aéreo não-tripulado para grandes altitudes (299)

COMUNICAÇÕES**COMUNICAÇÕES VIA INTERNET**

Internet banda larga e VoIP para as ilhas oceânicas (299)

CONGRESSOS**ENCONTRO**

VI Encontro Nacional de Estudos Estratégicos (300)

ECONOMIA**ÁLCOOL**

Sultanato de Oman adquire planta de metanol (301)

INDÚSTRIA AERONÁUTICA

Embraer expõe seus produtos na Grécia (301)

EDUCAÇÃO**ESPORTE**

Resultados esportivos (301)

FORÇAS ARMADAS**AERONÁUTICA**

Brasil oferece dados do Sivam aos países vizinhos (303)

FORÇAS ARMADAS DE BRASIL/ARGENTINA

Fortalecimento das relações militares Brasil-Argentina (303)

FORÇAS ARMADAS LATINO-AMERICANAS

Estados Unidos retomam ajuda militar à América Latina (304)

FORÇAS ARMADAS DO PARAGUAI

Soldados dos Estados Unidos realizam exercícios no Paraguai (304)

FORÇAS ARMADAS VENEZUELANAS

Venezuela pretende comprar equipamentos militares no Brasil (305)

MARINHA DO URUGUAI

Marinha do Brasil doa helicóptero para Armada uruguaia (306)

NAVIO-PATRULHA

Novos navios-patrolha para a Marinha (307)

OPERAÇÃO

Operação Atlasur IV (307)

Operação Negro II (324)

Exercício da OTAN no Mediterrâneo (308)

PODER NAVAL RUSSO

Submarino russo lança mísseis balísticos no Ártico (308)

POLÍTICA NUCLEAR

Ministro da Defesa propõe desarmamento nuclear (308)

SUBMARINO

Adiada construção do submarino nuclear brasileiro (309)

Novo submarino convencional brasileiro (310)

HISTÓRIA**MUSEU**

Reabertura do Museu Naval (311)

Uma viagem ao passado em um velho submarino brasileiro (315)

PESSOAL**INATIVOS E PENSIONISTAS**

Alerta aos inativos e pensionistas (317)

VENCIMENTOS

Melhoria de remuneração para reformados (317)

PODER MARÍTIMO**NAVEGAÇÃO FLUVIAL**

Segurança da navegação na Amazônia (318)

PSICOSSOCIAL**COMUNICAÇÃO SOCIAL**

Filme institucional da Marinha do Brasil premiado em Resenha Internacional (319)

LANÇAMENTO DE LIVRO

"A importância do mar na História do Brasil", elaborado pela CIRM (319)

"O último baile do Império", de Cláudio da Costa Braga (320)

REVISTA

Divulgação da *Revista Marítima Brasileira* no exterior (321)

Revista Navigator na Internet (321)

SAÚDE**SERVIÇOS DE SAÚDE**

Marcação de consultas no HCM (322)

VIAGENS**VISITA**

Comitiva da Marinha peruana visita Manaus (322)

Navio-escola do Equador visita o Rio de Janeiro (323)

ANIVERSÁRIO DA CRIAÇÃO DA FORÇA NAVAL DO NORDESTE

Em 5 de outubro último, foi relembrada a criação da Força Naval do Nordeste (FNN), em 1942, com a finalidade de atuar, durante a Segunda Guerra Mundial, na área marítima a partir do Estado da Bahia.

Transcrevemos a seguir a Ordem do Dia do comandante de Operações Navais, Almirante-de-Esquadra Júlio Soares de Moura Neto, alusiva ao aniversário da criação da FNN.

"Na década de 40, as mudanças no cenário internacional, motivadas pela ascensão do nazismo na Alemanha, vieram perturbar a estabilidade e a paz. Nações de todos os continentes viram-se comprometidas, de forma ativa ou passiva, com a Segunda Guerra Mundial, numa disputa generalizada em uma escala destrutiva sem precedentes.

O ataque japonês a Pearl Harbor, em 7 de dezembro de 1941, levou o País a anunciar sua solidariedade aos Estados Unidos da América. Apesar de não ter sido interrompido o relacionamento diplomático com as potências do Eixo, já era esperado que tal atitude acarretaria, fatalmente, um envolvimento direto no conflito. Em janeiro de 1942, durante a 3ª Conferência dos Ministros de Relações Exteriores, o Presidente da República deu a conhecer ao governo norte-americano que essa posição de apoio só seria sustentada se fossem fornecidos meios para reequipar as nossas Forças Armadas e se houvesse o compromisso de colaboração na defesa do nosso território, caso isso se fizesse inevitável.

É de salientar que, embora os chefes navais daquela época tivessem tentado, incansavelmente, a obtenção dos recursos financeiros necessários para o nosso reaparelhamento, a Marinha, além de somente poder contar com a já obsoleta Esquadra de 1910, desconhecia as novas táticas anti-submarino e estava desprovida

de material flutuante e equipamentos para desenvolvê-las.

O torpedeamento, por submarinos alemães, de mercantes nacionais em nossa área de responsabilidade provocou uma série de demonstrações populares de indignação e culminou com a declaração do "Estado de Guerra" contra a Alemanha, a Itália e o Japão, em 31 de agosto de 1942.

Com a aprovação do "Lend and Lease Act" (Lei de Empréstimo e Arrendamento) pelo Congresso dos EUA, foram disponibilizados navios e divulgados modernos procedimentos, imprescindíveis para o desencadeamento das ações.

Após a análise a respeito da indispensável coordenação do emprego das forças norte-americanas e brasileiras, a Comissão Mista, formada por representantes dos dois Estados, concluiu pelo estabelecimento de um comando único para as operações, instituindo, assim, o Comando da Força do Atlântico Sul, assumido pelo Almirante Jonas H. Ingram. Em seqüência, foi criada, pelo Aviso nº 1661, de 5 de outubro de 1942, a Força Naval do Nordeste, subordinada a ele, constituindo a Força-Tarefa 46.

Inicialmente composta pelos Cruzadores *Bahia* e *Rio Grande do Sul*, Navios-Mineiros *Carioca*, *Caravelas*, *Camaquã* e *Cabedelo* e Caça-Submarinos *Guaporé* e *Gurupi* e posteriormente acrescida do Tênder *Belmonte*, novos caça-submarinos, contratorpedeiros-de-escolta, contratorpedeiros classe M e submarinos classe T, nossa Força foi responsável por realizar um grande esforço operacional, consolidado pelas tarefas principais de implementar a patrulha anti-submarino nos nossos portos e proporcionar a segurança de comboios na derrota Trinidad-Bahia-Trinidad, além de, eventualmente, executar outras, desta-

cando-se, como uma das mais honrosas, a cobertura às unidades que conduziram a Força Expedicionária Brasileira (FEB) para o campo de batalha na Itália.

O Comando da FT 46 foi entregue ao competente Capitão-de-Mar-e-Guerra Alfredo Carlos Soares Dutra, promovido ao posto de contra-almirante no exercício do cargo. Detentor de larga experiência, participara da Grande Guerra a bordo do Cruzador *Rio Grande do Sul*, capitânia da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), tendo comandado diversos navios, além do Comando Naval de Mato Grosso, da Flotilha de Contratorpedeiros e da Divisão de Cruzadores.

O profissionalismo e a abnegação incontestes do Almirante Soares Dutra, assim como de seus liderados, concorreram eficazmente para que a Marinha brasileira fosse protagonista de uma das mais expressivas páginas da nossa história, ao fazer parte, efetivamente, da proteção de 3.164 navios. Entretanto, deve ser lembrado e lamentado o sacrifício de muitas vidas, por ocasião do afundamento do Navio-Auxiliar *Vital de Oliveira*, do Cruzador *Bahia* e da Corveta *Camaquã*, esses dois últimos componentes da Força Naval do Nordeste, e dos cerca de 30 mercantes.

Em 1945, ao se despedir, o Almirante Ingram dirigiu uma mensagem à FT 46, da qual transcrevo alguns trechos:

‘...Aos meus camaradas da Marinha do Brasil tenho a dizer: orgulho-me de ter tido os oficiais e praças da Força Naval do Nordeste sob meu comando estratégico. Mantivestes sempre um magnífico espírito, fostes eficientes no desempenho de vossas missões e trouxestes notáveis créditos para o vosso país. Vossa contribuição para a Campanha do Atlântico foi absolutamente igual à de minhas próprias forças. De fato, meu sentimento para convosco, desde o início, foi considerar-vos sempre no mesmo pé de igualdade...’.

Cumprido ressaltar que, para alcançar o significativo e merecido reconhecimento, nossos heróis tiveram que sobrepujar, com galhardia, não só as mais duras provações e dificuldades advindas do confronto, como também os problemas afetos ao adestramento, relacionados com os avançados conceitos da guerra naval, até então muito pouco conhecidos.

Dentre as incontáveis lições evidenciadas pela guerra, reputo como fundamental e que jamais pode ser esquecida: buscar, diuturnamente, o adequado nível de aprestamento dos meios operativos, assim como um elevado e atualizado patamar de capacitação de nosso pessoal, a fim de minimizar o tributo a ser pago, na situação de sermos chamados a intervir em benefício da preservação do nosso extenso patrimônio, tanto na “Amazônia Azul” como nas hidrovias e águas interiores. Tendo esse ensinamento como meta, a Marinha honrará, com certeza, a memória daqueles que integraram a gloriosa FT 46, deixando um inesquecível legado de bravura, e para os quais, solenemente, voltamos nossos pensamentos na presente cerimônia.

Desse modo, no instante em que se comemoram os 64 anos de criação da Força Naval do Nordeste, cabe-nos agradecer e homenagear todos aqueles perseverantes homens do mar, possuidores do mais puro sentimento de amor à Pátria e que, com arrojo e despreendimento, superaram e venceram o quadro conjuntural adverso, contribuindo para a garantia de uma nação livre e soberana.

Por fim, lembrar dos nossos bravos marinheiros induz, cada um de nós, a nos dedicarmos, com garra, entusiasmo, coragem e determinação, ao atendimento das diversificadas e numerosas atribuições, suplantando os desafios que se apresentam e possibilitando que a Marinha do Brasil seja respeitada cada vez mais e esteja permanentemente pronta a cumprir o seu dever.”

(Do Bono nº 624, de 4 de outubro de 2006)

ARMISTÍCIO DA PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL

Foi comemorado, em 11 de novembro último, o 88º aniversário do Armistício da Primeira Guerra Mundial, que marcou o término da ação bélica na "11ª hora do 11º dia do 11º mês" do ano de 1918. Relembrando a data e a participação da Marinha naquele conflito, em especial a contribuição da Divisão Naval de Operações de Guerra (DNOG), o comandante de Operações Navais, Almirante-de-Esquadra Júlio Soares de Moura Neto, expediu a seguinte Ordem do Dia:

"Desde meados do século XIX, acirravam-se as contestações, no Velho Continente, pelo controle das matérias-primas e do comércio internacional, ocorrendo alguns embates e disputas por novos mercados. Entre os diversificados e complexos fatores que cooperaram para provocar uma grande conflagração, figuravam o nacionalismo, o imperialismo econômico, o artifício de pactos secretos e a corrida armamentista, a despeito dos notáveis avanços que se faziam observar no campo das ciências exatas e humanas. Deve-se ressaltar que, no final desse período, as maiores potências de então estavam divididas em dois blocos: a Tríplice Aliança (Alemanha, Áustria-Hungria e Itália) e a Tríplice Entente (França, Grã-Bretanha e Rússia).

Em 28 de junho de 1914, durante uma visita a Sarajevo, o arquiduque Francisco Ferdinando, herdeiro do Império Austro-Húngaro, foi assassinado por militantes da Bósnia, no momento em que planejava anexar todos os territórios eslavos. Com isso, a Áustria acusou a Sérvia de estar envolvida no atentado. Era a fagulha que faltava para inflamar o imensurável 'barril de pólvora'. Um mês depois, iniciou-se um dos mais trágicos fatos da humanidade, a Primeira Guerra Mundial, também denominada 'A Grande Guerra'.

Ao eclodirem as hostilidades, o nosso país fixou suas regras de neutralidade, que

foram acatadas pelos beligerantes até 1917, quando passamos a ser alvo de ataques indiscriminados de submarinos alemães, em águas européias, os quais torpedearam, inicialmente, quatro mercantes, compelindo o Governo a romper relações diplomáticas e comerciais com a Alemanha. Porém aqueles atos persistiram, sendo atacados mais três navios, fazendo com que a opinião pública exigisse, por meio de campanhas jornalísticas e declarações de autoridades, que o Brasil não se limitasse somente ao apoio político, logístico e moral, devendo também participar, efetivamente, do combate, o que levou o Congresso, de pleno acordo com o Executivo, a admitir, pelo Decreto nº 3.361, de 26 de outubro de 1917, o 'Estado de Guerra'.

Dessa maneira, o Ministério das Relações Exteriores, por meio de sua representação na Conferência que se reunia em Paris, colocou à disposição valiosas contribuições às atividades militares: uma Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG), criada em 30 de janeiro de 1918; um grupo de aviadores, quase todos da Marinha do Brasil, a ser enviado à Grã-Bretanha; e um destacamento médico para atuar na França. Além disso, houve a abertura dos portos aos aliados e o patrulhamento do Atlântico Sul, amenizando os encargos das forças amigas.

A DNOG, composta pelos Cruzadores *Rio Grande do Sul* e *Bahia*, Contratorpedeiros *Piauí*, *Rio Grande do Norte*, *Paraíba* e *Santa Catarina*, Tênder *Belmonte* e Rebocador de Alto-Mar *Laurindo Pitta*, após uma longa, intensa e árdua fase de preparação, suspendeu, em 31 de julho de 1918, com destino a Dakar, com o propósito de incorporar-se à Esquadra britânica em Gibraltar. Foi estabelecida, como tarefa principal, neutralizar os inimigos que ameaçavam o tráfego marítimo no estreito entre Dakar e o Arquipélago de Cabo Verde, sen-

do o seu comandante o Contra-Almirante Pedro Max Fernando de Frontin, oficial reconhecido pela sua extrema dedicação e sua inegável capacidade profissional, comprovadas em inúmeras comissões, desde o embarque em veleiros aos comandos do Contratorpedeiro *Piauí*, Cruzador *Rio Grande do Sul*, dos Encouraçados *Deodoro* e *São Paulo* e da Divisão de Cruzadores.

Com o mais puro sentimento de patriotismo e a inquebrantável vontade de alcançar o efeito desejado mais amplo, os nossos aguerridos marinheiros, liderados pelo Almirante Frontin, superaram não só as mais duras dificuldades e desafios advindos do próprio confronto como também as circunstâncias da difícil travessia, haja vista que as unidades, movidas a carvão, tinham que ser reabastecidas, na derrota, em fainas insalubres e bastante perigosas. Quando operava próxima a Dakar, navegando junto à costa e encarando mares revoltos, a DNOG obteve contato e abriu fogo contra um submarino alemão que, antes de submergir, lançou um torpedo que passou a cerca de 20 metros do Tênder *Belmonte*. O Contratorpedeiro *Rio Grande do Norte* enfrentou o oponente, empregando seus canhões de 101 e 47 mm e bombas de profundidade, destruindo-o, sendo essa exitosa ação confirmada, posteriormente, pelo Almirantado britânico.

Entretanto, a DNOG veio a encontrar em Dakar, quando lá esteve fundeada, seu mais crítico obstáculo, na forma de uma epidemia que se alastrava pelo mundo, a gripe espanhola, que causou a morte de 176 compatriotas, imobilizando um número considerável de meios nos meses de agosto e setembro

de 1918. Apesar dessa tragédia, a valorosa Divisão não se deteve e, com tripulações reduzidas e notadamente debilitadas, revelando mais uma vez evidentes provas de abnegação, galhardia e comprometimento, prosseguiu com a missão, aportando em Gibraltar, limite da sua área de responsabilidade. Na véspera de sua chegada, em 11 de novembro de 1918, foi firmado o armistício.

Nesta data, ao relembrarmos o acontecimento, compete-nos reafirmar que, mais do que nunca, esses pensamentos estão vivos e presentes no nosso espírito, trazendo a certeza de que, em nenhum instante, foram em vão as manifestações de bravura e os ensinamentos deixados pelos nossos abnegados heróis, que, naquela ocasião, não mediram esforços em defender os interesses nacionais com o sacrifício de suas próprias vidas, demonstrando incontestes exemplos de desprendimento, garra, coragem e, acima de tudo, dignidade, qualidades essenciais que devem se perpetuar e motivar os homens e mulheres da Marinha de hoje na condução diuturna de suas tarefas, a fim de manter o respeito e a admiração de que a nossa secular instituição desfruta perante a sociedade.

Por fim, ao comemorarmos os 88 anos do Armistício da Primeira Guerra Mundial, é com sincera e eterna gratidão que reverenciamos aqueles que se empenharam na busca incessante do cumprimento do dever e asseveramos a crença de que a Marinha do Brasil permanecerá constantemente pronta a atender ao chamamento da Pátria, onde e quando se fizer necessário, concorrendo para a preservação de uma nação livre e soberana."

(Fonte: Bono Especial nº 714/2006)

DIA DA BANDEIRA

Rememorando a significação da Bandeira Nacional como símbolo da Pátria, que deve ser, por isso, respeitado e reverenciado por todos, o chefe do Estado-Maior da

Armada, Almirante-de-Esquadra Euclides Duncan Janot de Matos, distribuiu a Ordem do Dia transcrita abaixo, que foi lida em todas as unidades da Marinha no dia

19 de novembro, em cerimônias em homenagem à Bandeira.

“Hoje celebramos o Dia da Bandeira, símbolo mais significativo do valor e das tradições de uma nação!

A história das bandeiras vem desde os primórdios da civilização, quando o homem usou símbolos ou insígnias para distinguir o seu grupo. Com ela, marcava seu território e suas conquistas.

Sempre com ela, reunia os soldados no clamor das batalhas.

No Brasil, sua origem remonta à Bandeira do Império, desenhada pelo francês Jean Baptista Debret, cujas cores verde, amarelo, azul e branco representavam as cores das famílias reais dos ancestrais de

D. Pedro I. O projeto do atual Pavilhão Nacional, de autoria de Teixeira Mendes, aprovado por Decreto em 19 de novembro de 1889, decorrente da adoção do regime republicano, manteve as mesmas características, adaptando-a à vontade do povo brasileiro, para quem o verde representa nossas matas; o amarelo, nossas riquezas; o azul, o céu; e o branco, a paz que deve reinar no Brasil. Inseriu ainda a legenda “Ordem e Progresso”, inspirada no

lema positivista ‘O amor por princípio, a ordem por base e o progresso por fim’.

É nossa obrigação ensinar aos marinheiros e fuzileiros o significado e o culto à Bandeira, que tremula sobre a Nação brasileira e representa os valores mais caros do nosso povo. Retrata os antecedentes de nossa nacionalidade, nossas tradições, nosso passado de lutas e glórias e a espe-

rança no futuro grandioso da Pátria.

Diariamente, ao reverenciarmos o Pavilhão Nacional, declaramos nosso patriotismo e expressamos nosso orgulho e respeito pela Nação brasileira. Esse é o significado maior do Cerimonial à Bandeira Nacional na Marinha do Brasil, no qual, ao içá-la pela man-

hã, às 8 horas, e ao arriá-la no pôr-do-sol, em nossos navios, quartéis e organizações, sempre com sentimento de profundo respeito, renovamos o juramento solene de honrar e defender a Pátria com o sacrifício da própria vida.

Nesse 19 de novembro de 2006, vamos renovar nossas esperanças na Marinha que idealizamos e na Pátria rica e justa que estamos a construir.”

(Do Bono Especial 726, de 17/11/2006)

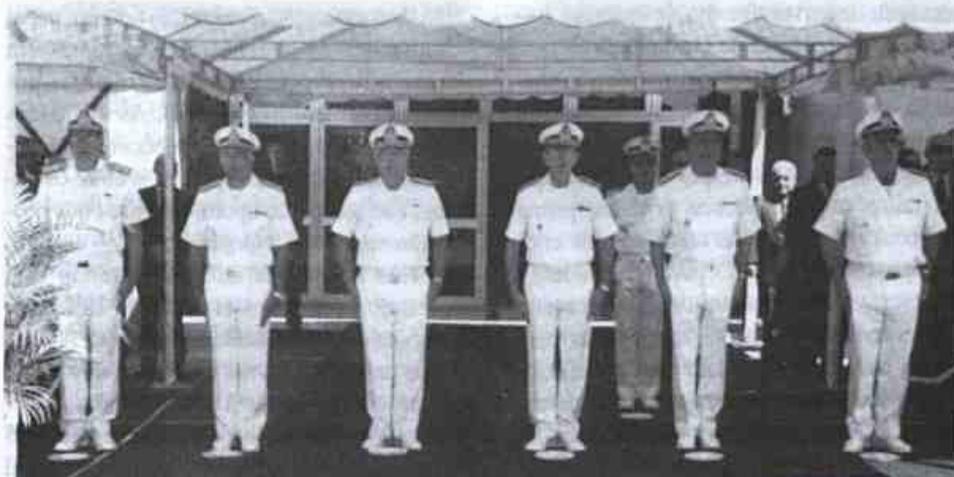
Diariamente, ao reverenciarmos o Pavilhão Nacional, declaramos nosso patriotismo e expressamos nosso orgulho e respeito pela Nação brasileira

DIA MARÍTIMO MUNDIAL

Em cerimônia presidida pelo comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, Autoridade Marítima Brasileira, foi comemorado o Dia Marítimo Mundial. Na ocasião, o Capitão-de-Longo-Curso Álvaro José de Almeida Júnior, presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante, leu mensagem do

secretário-geral da Organização Marítima Internacional (IMO), Almirante Efthimios Elias Mitropoulos, alusiva ao Dia Marítimo Mundial de 2006 sobre o tema “Cooperação Técnica: Resposta da IMO ao Encontro Mundial de 2005”, transcrita a seguir.

“Há seis anos, a adoção da Declaração do Milênio, pela Assembléia Geral das Na-



Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, comandante da Marinha, preside a cerimônia

ções Unidas, foi um momento de definição para a cooperação global no século XXI. A Declaração apresenta os desafios fundamentais para a humanidade no limiar do novo milênio; apresenta a resposta que a comunidade mundial deve fornecer a esses desafios; e estabelece medidas concretas para avaliar o desempenho.

As medidas necessárias para conduzir aqueles desafios estão incluídas nas Metas de Desenvolvimento para o Milênio – universalmente conhecidas pela sigla em inglês MDG. As MDG enfocam o questionamento para um mundo pacífico, protegi-

do e livre de pobreza, e enfatizam a necessidade de concentrar os esforços de desenvolvimento em áreas nas quais possam ser traduzidas em claras, mensuráveis e sustentáveis melhorias na qualidade de vida das pessoas, em especial as pobres.

No ano passado, em sequência ao Encontro do Milênio, foi realizado um Encontro Mundial, com o participação da IMO, que endossou e reafirmou as oito MDG originais. Caracteriza-se, assim, como é importante que o trabalho da Organização deva ser visto, não apenas em termos do serviço que ela provê à Comunidade Marítima, mas também em um contexto mais amplo da agenda internacional trabalhada pelas Nações Unidas. Assim, por exemplo, o conhecimento de que centenas de milhões de pessoas são deixadas indefesas contra a fome, a doença e a degradação ambiental deverá nos deixar alarmados. Dentro de sua esfera de responsabilidade, a IMO – e a Comunidade Marítima em seu todo – tem de fazer sua própria contribuição. Em particular, as atividades de cooperação técnica da Organização trazem uma valiosa contribuição às metas mais amplas das Nações Unidas promovendo o desenvolvimento sus-



CLC Álvaro José de Almeida Júnior, presidente do Centro dos Capitães da Marinha Mercante, faz a leitura da mensagem do secretário-geral da IMO

tentável, desenvolvimento de recursos humanos e construção de capacidade.

A atividade marítima tem uma função chave na erradicação da pobreza extrema e da fome, uma das MDG, já que continua a ser, de longe, o modo de melhor custo-benefício de transportar mercadorias e matéria-prima ao redor do mundo. As atividades de cooperação técnica da IMO, portanto, ajudam a assegurar que países em desenvolvimento sejam melhor equipados não apenas para tomar parte nesta atividade vital que é a atividade marítima, mas também para concretizar suas obrigações como membros da Comunidade Marítima global. Mas, entre todas as MDG, talvez aquelas com as quais o trabalho da IMO é mais proximamente alinhado sejam as metas de assegurar a conservação ambiental e a de assegurar uma parceria global para o desenvolvimento.

Em relação ao meio ambiente, os envolvidos na atividade marítima e a IMO estão fazendo uma notável contribuição graças ao conjunto de medidas desenvolvidas e adotadas pela Organização e postas em vigor pelos países membros e pela indústria marítima para melhorar a segurança dos navios e, portanto, reduzir acidentes. A IMO recentemente desenvolveu e adotou uma vasta gama de medidas internacionais destinadas a reduzir o impacto negativo no meio ambiente decorrente das operações marítimas conduzidas diariamente. Entre elas, o gerenciamento da água de lastro para prevenir o indesejável transporte, através do globo, de microorganismos potencialmente danosos, a restrição de uso de substâncias tóxicas para os sistemas antiincrustantes de revestimento dos cascos dos navios, as emissões para a atmosfera provenientes das máquinas do navio e a qualidade do óleo usado na propulsão dos navios.

Quanto à MDG de assegurar uma parceria global para o desenvolvimento, o progra-

ma de cooperação técnica tem tido um papel importante no treinamento e, portanto, em construir e reforçar a capacidade marítima nos países em desenvolvimento. As atividades de cooperação técnica são concebidas e desenvolvidas mediante parcerias entre os países que receberão apoio, os países que proverão recursos e a Organização.

Não há dúvida de que o mundo está fazendo progressos em relação às MDG, embora não na velocidade desejável. A IMO e os países membros estão fazendo a sua parte. Nossa resposta às MDG e à sua forte reafirmação no Encontro Mundial de 2005 tem sido enfatizar, uma vez mais, o papel estratégico chave que nossas atividades de cooperação técnica têm na construção de capacidade entre os que estão em desvantagem, tornando-os mais capazes de construir uma vida melhor para o futuro. Para tal, todos devem considerar este desafio e agir em conjunto, de modo pró-ativo, positivamente e com o devido senso de responsabilidade para com o nosso planeta e para com os filhos de nossos filhos. Obrigado."

Em seguida, o diretor de Portos e Costas, Vice-Almirante Marcos Martins Torres, fez a leitura da sua Ordem do Dia alusiva à data:



Vice-Almirante Torres, diretor de Portos e Costas, faz a leitura da ordem do dia alusiva ao Dia Marítimo Mundial

“Mais uma vez nos reunimos para celebrar o Dia Marítimo Mundial, em cerimônia presidida pelo comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, Autoridade Marítima Brasileira.

Como seu representante para assuntos da Marinha Mercante, cabe-me o privilégio de dirigir à Comunidade Marítima algumas palavras sobre nossas preocupações e anseios quanto ao momento em que vivemos e as perspectivas de nossa Marinha Mercante.

O Mundo tem experimentado um notável desenvolvimento econômico que vem se refletindo num substancial incremento do comércio internacional. Nossas trocas comerciais, em consequência, ampliaram-se significativamente, gerando uma imensa demanda de transporte marítimo.

Nossa frota mercante tem se mostrado insuficiente para atender ao crescimento desse comércio. As poucas unidades que outrora transportavam uma ponderável parcela de nossas cargas comercializadas foram absorvidas pelo transporte de cabotagem, cujo crescimento tem sido igualmente apreciável.

Da mesma forma que nossa navegação de cabotagem, cresce de maneira surpreendente nossa navegação interior de cargas. Os rios Amazonas, Solimões, Madeira, Trombetas, Jari e, até mesmo, o Tocantins experimentam um grande crescimento na navegação comercial. O mesmo ocorre nas hidrovias Tietê-Paraná e Paraguai-Paraná.

Para nossa satisfação, nosso litoral vem, aos poucos, sendo pontilhado por plataformas de exploração de petróleo que nos garantem a independência energética. Assim, o transporte de cargas entre elas e o litoral vem se intensificando, bem como a movimentação de unidades auxiliares prestadoras de serviço.

Na área de pesca, iniciamos um programa de construção de pesqueiros de alto-mar, visando à ampliação de nossa quota

de captura de atuns e afins em águas do Atlântico Sul.

Tudo isso representa uma grande demanda de embarcações de diversos tamanhos e tipos. Tudo isto representa um grande desafio para a sociedade brasileira.

Enquanto não dispusermos de, pelo menos, uma parcela dos navios voltados para o nosso comércio exterior, continuaremos a despender preciosas divisas e agregar custos aos produtos comercializados.

No entanto, estamos no limiar de uma nova era para nossa economia. Nossos estaleiros se preparam para atender às encomendas de navios destinados ao transporte de petróleo e de seus derivados. Começamos a tomar consciência dos “gargalos” que estrangulam os portos e nos impedem que aproveitemos os ganhos logísticos que a tecnologia moderna oferece ao transporte e à movimentação de cargas.

Há pouco, ouvimos as palavras do secretário-geral da Organização Marítima Internacional, a IMO, se reportando à adoção da Declaração do Milênio, formulada no ano 2000 pela Assembléia das Nações Unidas, que definiu uma série de objetivos visando à eliminação das desigualdades dos povos, como propósitos fundamentais de todas as ações das Nações Unidas.

Dentre as principais metas, então estabelecidas, destacamos a erradicação da pobreza, a valorização do trabalho da mulher, a proteção do meio ambiente e a cooperação técnica.

Se considerarmos a desigualdade no desenvolvimento que se verifica em nosso país, podemos assegurar que, como consequência de um novo ciclo de construção naval, estaremos reduzindo os bolsões de pobreza ainda existentes, em face de suas repercussões em vários setores da indústria nacional.

A valorização das mulheres em nossa sociedade já ocorre naturalmente. As oportunidades nos vários setores de atividade

dependem exclusivamente do interesse e de seu preparo profissional. Somente nos órgãos de formação de oficiais, a partir da Declaração do Milênio, mais de 400 mulheres foram qualificadas como oficiais de Náutica e Máquinas. Seu desempenho profissional tem merecido ótimas referências de nossos armadores.

Uma cooperação técnica efetiva tem sido realizada pela oferta de bolsas a alunos de outros países em nossos Centros de Formação, que já formaram oficiais oriundos de 16 nações. Além disso, sediamos um Curso de Formação para Instrutores de Proteção Marítima que contou com a participação de alunos de nove países da América do Sul. Um segundo curso foi realizado com o propósito de preparar inspetores e vistoriadores navais de nove países do continente sul-americano, contando com bolsas patrocinadas pela IMO, e que representou importante contribuição aos propósitos daquela Organização.

Finalmente, a Autoridade Marítima brasileira patrocinou, inteiramente, dez vagas num segundo curso de preparação de inspetores e vistoriadores navais. Além disso, uma série de cursos de curta duração tem sido oferecida todos os anos a países da América do Sul e da África. Nossos centros de formação de oficiais qualificaram, ainda, 112 profissionais estrangeiros, desde o ano 2000.

Muitas ações vêm sendo desenvolvidas pela Autoridade Marítima no campo do meio ambiente. Uma, particularmente importante, refere-se ao controle da água de lastro dos navios nacionais e dos estrangeiros que freqüentam nossas águas. Dentre outras, o rigoroso controle das operações de abastecimento e transferência de óleo e dos requisitos técnicos de embarcações contribui para prevenir o derramamento e a poluição de nossas águas.

Mantemos, ainda, mercê dos recursos tecnológicos existentes a bordo da maioria dos navios modernos, uma constante vigilância e um apoio permanente à nossa área de responsabilidade SAR no Atlântico Sul.

Mesmo convivendo com graves dificuldades financeiras, particularmente as que se referem à formação dos aquaviários e portuários, estamos certos de que nosso país muito tem contribuído para que sejam alcançados os "Objetivos do Milênio", como propostos pela Assembléia Geral das Nações Unidas.

Temos a certeza de que a formação profissional e moral alcançada pelos alunos de nossos Centros de Formação e a competência e capacidade de nossos armadores levarão nossa Marinha Mercante a alcançar o patamar de desenvolvimento de que tanto necessita o nosso país."

(Do *Bono Especial* nº 603, de 28/9/2006 e *Informativo Marítimo*, da DPC, jul./set. 2006)

DIA NACIONAL DO AMIGO DA MARINHA

O dia 6 de novembro, dia do nascimento do Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, ex-ministro da Marinha e patrono da Sociedade dos Amigos da Marinha (Soamar), foi escolhido como o Dia Nacional do Amigo da Marinha, em reconhecimento ao eminente chefe naval que foi o grande incentivador dessa iniciativa.

A semente das diversas Soamar, hoje já em número de 50, localizadas em diversos pontos

do nosso país, foi a criação, em 1972, da Associação Santista dos Amigos da Marinha (ASAM). Iniciou-se, então, um estreito relacionamento entre a Marinha e diversos segmentos da nossa sociedade, que frutificou e vem se multiplicando, sempre com o propósito de sedimentar na consciência de todos os brasileiros o sentimento da importância do imenso mar que nos cerca para os destinos do Brasil e de seu povo. (Bono nº 699, de 3/11/06)

75º ANIVERSÁRIO DA DIRETORIA DE ENSINO DA MARINHA

A Diretoria de Ensino da Marinha (DEnsM) completou, em 27 de novembro último, 75 anos de existência. Assinalando o significado da data e a importância do trabalho realizado pela DEnsM e órgãos do Sistema de Ensino Naval ao preparar o pessoal que vai garantir a prontidão operacional da Marinha, o diretor do órgão, Vice-Almirante Lucio Franco de Sá Fernandes, emitiu a seguinte Ordem do Dia:

“Pessoal, o nosso maior patrimônio. Este é o lema do Setor de Pessoal da Marinha. É, também, o preceito mais importante no julgamento da Diretoria de Ensino da Marinha ao completar 75 anos.

Nesse sentido, ações cotidianas são desenvolvidas em nossa eficiente, eficaz, laboriosa, abnegada, qualificada e exemplar Diretoria Especializada. A preocupação principal nos presentes dias é com a qualidade do ensino na Marinha. Para isso desenvolveu-se um sistema de avaliação que, constituído por avaliações internas e externas dos órgãos do Sistema de Ensino Naval, vem, paulatinamente, fazendo por elevar e uniformizar os procedimentos, as capacitações e o material em uso nas escolas e centros supervisionados tecnicamente pela Diretoria de Ensino da Marinha.

Nesse trabalho, busca-se mostrar a necessidade de que seja incrementada a qualidade dos corpos docentes e discentes, das instala-

ções e da organização didático-pedagógica. Verifica-se, ainda, a satisfação dos clientes que recebem o produto final, isto é, verifica-se quão satisfeitos estão os navios e as OM de terra com os homens e mulheres formados e treinados em nossos educandários.

Outras preocupações fazem parte do cotidiano de nossa organização. O ensino da liderança e a motivação de todos nós marinhaeiros em nossa Marinha encabeçam essa lista. São seguidos pela preparação metódica dos currículos; pelo acompanhamento da legislação do ensino nacional e naval; pela cuidadosa preparação e aplicação de concursos públicos que recrutam nosso pessoal e os internos, que permitem a ascensão na carreira; e pelo gerenciamento, implementação de cursos e acompanhamento da evolução do ensino a distância.

Parabéns, Diretoria de Ensino da Marinha. Parabéns a todos aqueles que pertencem à família do Ensino Naval. Parabéns, mais uma vez, tripulação que ama sua Diretoria, dedica-se a ela e diz-se satisfeita, orgulhosa e agradecida de nela servir. Uma OM exemplar e de altíssima significância para nossa Marinha e nosso país.

Continue, então, em sua singradura vencedora desses 75 anos, num rumo constante, com tenacidade e persistência, para atingir a continuada melhoria do Ensino Naval.”
(Do *Bono Especial* nº 753, de 27/11/06)

LFM – UM CENTENÁRIO PRODUZINDO MEDICAMENTOS

O Laboratório Farmacêutico da Marinha completa, este ano, cem anos de atividades, tendo sido criado em 14 de novembro de 1906. O órgão promove a pesquisa, o desenvolvimento, a produção, a distribuição e a comercialização de medicamentos para a Marinha do Brasil e para órgãos públicos federais, estaduais e municipais, contribuindo com as ações sociais em

apoio às populações ribeirinhas da Amazônia e com projetos federais.

Um pouco de história

Com a chegada da Família Real ao Brasil, em 1808, foi criada uma Botica Militar, por decreto de 21 de maio de 1808. Esta Botica foi a precursora dos Laboratórios Farmacêuticos Militares de hoje.



Vista aérea das instalações do LFM

Em dezembro de 1840, a Botica Militar passou a funcionar anexa ao Hospital Militar e da Marinha e, em novembro de 1906 – data considerada como a da fundação oficial –, a chamar-se Laboratório Farmacêutico e Gabinete de Analyses. Em julho de 1926, teve o nome alterado para Laboratório e Depósito de Material Sanitário Naval. Em julho de 1934 passou a ser denominado Laboratório Farmacêutico Naval, e em novembro de 1958 alterou seu nome para Laboratório Farmacêutico da Marinha – LFM.

Panorama nacional da indústria farmacêutica

O Brasil é um dos cinco maiores mercados farmacêuticos do mundo (superado por Estados Unidos, Japão, Alemanha e França). Entretanto, cerca de 60% da produção de medicamentos beneficia apenas 23% da população. Os preços são 20 vezes maiores que os preços internacionais. Entre as pessoas de baixa renda, os gastos com medicamentos chegam a 61% das suas despesas.

Objetivando amenizar essa situação, o Ministério da Saúde vem desenvolvendo

políticas e condições para que todos tenham acesso aos medicamentos, tendo investido na modernização e ampliação da capacidade de produção dos laboratórios oficiais.

Os critérios de prioridade adotados são: medicamentos para combater as doenças de maior ocorrência, medicamentos mais caros, medicamentos essenciais, programas assistenciais, produção dos laboratórios oficiais e medicamentos genéricos.

O LFM em constante atualização

O Laboratório Farmacêutico da Marinha, desde sua mudança para o bairro de Benficação RJ (1973), vem passando por várias adequações para atender às exigências da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa). Em 2003, com o investimento do Ministério da Saúde, teve início a construção de uma nova fábrica, que está sendo concluída agora em 2006. Esta nova fábrica dispõe de tecnologias mais modernas e equipamentos que melhoram a qualidade e que incrementam a capacidade de produção.

Ao completar seu centenário, em novembro deste ano, o Laboratório Farma-

cêutico da Marinha continua a cumprir sua missão de atender à família naval, produzindo medicamentos para os hospitais e organizações militares com serviços de saúde, além de órgãos públicos fora do âmbito da Marinha do Brasil. Propicia também a aquisição pelo pessoal da Marinha do Brasil, a baixo custo, nos Serviços de Distribuição de Medicamentos (Sedime).

O futuro

O LFM possui uma importante vertente social. Além disso, existe a questão do domínio da tecnologia de produção de medicamentos considerados essenciais e estra-

tégicos. Ameaças externas (antrax) ou situações inopinadas (contaminação com césio) demonstram a necessidade de uma rápida capacidade de reação derivada dos conhecimentos técnicos e científicos obtidos na produção de medicamentos pelo LFM.

Dessa forma acompanha o progresso, buscando suprir as necessidades de aperfeiçoamento de pessoal na busca da evolução tecnológica, da obrigatoriedade do conhecimento dos medicamentos estratégicos, de investimento em equipamento, do conhecimento técnico para a produção de farmoquímicos e para atender às exigências da Anvisa, extremamente rigorosa no controle de qualidade de medicamentos produzidos.

ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

– Contra-Almirante Carlos Alberto Guimarães de Almeida e Albuquerque, diretor de Assistência Social da Marinha, em 27/11.

– Contra-Almirante (FN) Washington Gomes da Luz Filho, chefe do Estado-Maior do Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra, em 28/11.

– Contra-Almirante (FN) Fernando Antônio de Siqueira Ribeiro, comandante do Material de Fuzileiros Navais, em 5/12.

– Contra-Almirante (FN) Jorge Mendes Bentinho, subchefe de Comando e Controle do Estado-Maior de Defesa, em 6/12.

– Contra-Almirante (FN) José Henrique Salvi Elkfury, comandante da Tropa de Reforço da Força de Fuzileiros da Esquadra, em 8/12.

– Contra-Almirante (FN) Carlos Alfredo Vicente Leitão, comandante da Divisão Anfíbia, em 11/12.

– Vice-Almirante (FN) Paulo Cesar Stingelim Guimarães, comandante da Força de Fuzileiros da Esquadra, em 12/12.

– Vice-Almirante (FN) Marco Antonio Corrêa Guimarães, comandante do Pessoal de Fuzileiros Navais, em 14/12.

PROMOÇÃO DE ALMIRANTES

Foram promovidos, por Decreto Presidencial, contando antiguidade a partir de 25 de novembro de 2006, os seguintes oficiais:

No Corpo da Armada – ao posto de Almirante-de-Esquadra, o Vice-Almirante Alvaro Luiz Pinto; ao posto de Vice-Almirante, os Contra-Almirantes Arthur Pires Ramos e Eduardo Monteiro Lopes; ao posto de Contra-Almirante, os Capitães-de-Mar-e-Guerra Carlos Alberto Guimarães de Almeida e Albuquerque, Cesar

Sidonio Daiha Moreira de Souza, e Ademir Sobrinho.

No Corpo de Fuzileiros Navais – ao posto de Almirante-de-Esquadra (FN), o Vice-Almirante (FN) Alvaro Augusto Dias Monteiro; ao posto de Vice-Almirante (FN), o Contra-Almirante (FN) Paulo Cesar Stingelim Guimarães; ao posto de Contra-Almirante (FN), o Capitão-de-Mar-e-Guerra (FN) Washington Gomes da Luz Filho.

(Do *Bono Especial* nº 748, de 24/11/06)

ACÇÃO DO MAR DANIFICA ESTAÇÃO DO ARQUIPÉLAGO DE SÃO PEDRO E SÃO PAULO

Após oito anos de operação ininterrupta, sem registro de qualquer acidente, a Estação Científica do Arquipélago de São Pedro e São Paulo sofreu avarias pela acção violenta do mar nos dias 5 e 6 de junho último, devido a abalos sísmicos registrados no subsolo marítimo a cerca de 140 quilômetros das ilhas. Os abalos foram de mais de 6 pontos na escala Richter

e ocorreram no mar, no hemisfério Norte, sendo associados a uma ressaca que produziu ondas de até 5 metros de altura.

O acidente veio reforçar a necessidade de construção de uma nova Estação, o que já vinha sendo cogitado desde 2005, não devido a preocupações com acidentes, mas sim com vistas ao seu aprimoramento, já que a Estação tinha se mostrado resistente aos não raros assolamentos causados por fenômenos oceanográficos, meteorológicos e geológicos ocorridos naquela região. A fim de melhorar as condições de trabalho na estação, o projeto para a nova Estação prevê os seguintes quesitos:

- aperfeiçoamento tecnológico, visando à otimização dos sistemas empregados atualmente, como, por exemplo, projeto arquitetônico da Estação Científica, comunicações-rádio elétricas e de dados, geração de energia, dessalinização da água do mar e coleta e transmissão de dados meteorológicos, climatológicos e sísmicos;

- provimento de uma infra-estrutura mais eficiente para apoio às pesquisas;

- aumento das condições de segurança dos pesquisadores; e



- melhoria das instalações, a fim de prover mais conforto para os usuários e minimizar os impactos antrópicos.

Com o acidente ocorrido em junho, a Estação de São Pedro e São Paulo ficou sem condições satisfatórias de habitabilidade. Ondas de grandes proporções arremessaram o compartimento de baterias em direção à Estação Científica, rompendo suas paredes, permitindo que ondas subsequentes nela entrassem e destruíssem todo o seu interior. Devido ao ângulo de ataque das ondas, o alojamento foi parcialmente preservado, assim como parte da passarela e os acessórios posicionados em pontos elevados da ilha.

Além da suspensão temporária das expedições científicas, tal episódio resultou



na necessidade de resgatar os pesquisadores que, na ocasião, se encontravam no arquipélago. Após a ocorrência do evento, os pesquisadores, devidamente preparados, deslocaram-se para a área próxima ao farol, onde ficaram protegidos e mantiveram contato fonía com o barco de apoio, que, por questões de segurança, permanece em tempo integral nas imediações do arquipélago. O barco de apoio, por sua vez, repassava as informações ao Comando do 3º Distrito Naval (Natal).

Logo que foi possível, com o abrandamento da força do mar, os pesquisadores foram recolhidos pelo barco de apoio. A seguir, com a chegada de um navio-patrolha, foram para este transferidos

e regressaram ao continente em segurança, sem terem sofrido qualquer dano físico. Já a Estação, completamente destruída, será reconstruída, de modo a se recapacitar no que tange à habitabilidade e segurança. Assim, a atual Estação continuará ocupada até a inauguração da nova Estação Científica, prevista para o primeiro semestre de 2007.

Além de incorporar modernas soluções de engenharia e ser instalada em local mais abrigado e seguro, essa nova Estação oferecerá melhores condições para realização de pesquisas e fortalecerá ainda mais o elevado nível de segurança alcançado no âmbito do Programa Arquipélago.

(Fonte: Informativo Cirm, mar./ago. 2006)

TELEFONES DE EMERGÊNCIA PARA SALVAMENTO NO MAR

O Comando do 1º Distrito Naval, com o propósito de aprimorar a fiscalização das Águas Jurisdicionais Brasileiras sob sua responsabilidade e melhorar a capacidade de resposta aos eventos SAR (Search and Rescue – Busca e Salvamento), ativou, no Salvamar Sueste, o telefone **0800**

2856158, serviço gratuito, guarnecido por 24 horas, nos 7 dias da semana, para receber informações e relatos de ocorrências de navegação.

Para o relato de ocorrências na área de responsabilidade do Comando do 5º Distrito Naval, o telefone é o **0800 6451519**.

NAVIOS DO COM9ºDN COMBATEM INCÊNDIO EM NAVIO MERCANTE

Na noite do dia 5 de setembro último, o Comando do 9º Distrito Naval (Manaus) foi alertado sobre um incêndio a bordo do Navio Mercante *Dom Manoel*, atracado no cais do Roadway, em Manaus. Dez minutos depois, demonstrando alto grau de prontidão, as equipes de Socorro Externo do Navio-Patrolha Fluvial *Raposo Tavares* e do Navio de Assistência Hospitalar *Carlos Chagas* iniciaram o combate ao fogo, localizado em dois porões do navio que continham carga de madeira e de gêneros alimentícios.

A rápida reação dos navios, o empenho e o profissionalismo do pessoal componente dos seus Grupos de Socorro Externo foram fatores fundamentais para dar imediato combate a um incêndio que tendia a se alastrar para os compartimentos vizinhos onde se encontravam tanques de óleo do navio, bem como para evitar a perda total da carga. Após a chegada do Corpo de Bombeiros, o que ocorreu 20 minutos depois, as equipes da Marinha permaneceram combatendo o incêndio e fazendo o esgoto de água de CBINC (Combate a Incêndio).

Depois de 1 hora e 40 minutos de exaustiva faina, o incêndio estava totalmente controlado e a equipe da Capitania Fluvial

da Amazônia Ocidental deu início aos trabalhos de vistoria, retirando a embarcação de tráfego.

NASH OSWALDO CRUZ SOCORRE BARCO PESQUEIRO

O Navio de Assistência Hospitalar *Oswaldo Cruz* foi acionado pelo Salvamar Norte, em 5 de setembro último, para socorrer um barco pesqueiro de nome *Fernandinho*, que se encontrava à deriva, decorrente de avaria na sua propulsão, nas proximidades da Ilha de Marajó (PA). O *Oswaldo Cruz* se encontrava em trânsito nas proximidades, fazendo parte do Grupo-Tarefa constituído também pelos Navios-Patrolha Fluvial *Pedro Teixeira* e *Rondônia*, duas aeronaves do 3º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral (EsqdHU-3) e um Destacamento de Fuzileiros Navais do Batalhão de Operações Ribeirinhas.

Sem propulsão e sendo arrastada pela intensa correnteza e pelo forte vento do local, que provocava ondas de até 2 metros, a frágil embarcação pesqueira já se encontrava na iminência de emborcar ou colidir com os navios mercantes fundeados na área.



NAsH *Oswaldo Cruz* rebocando o pesqueiro

Utilizando-se de sua lancha orgânica, o NAsH *Oswaldo Cruz* conseguiu retirar os pescadores e passar um cabo de reboque, levando o barco pesqueiro para as proximidades da localidade de Icoaraci, onde uma lancha da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR) já se encontrava para dar prosseguimento a esse evento de busca e salvamento (evento SAR).

Foram resgatados três tripulantes, que receberam cuidados médicos a bordo do *Oswaldo Cruz* e, em seguida, foram transferidos para a lancha da CPAOR, que os levou de volta a Belém do Pará.

Após mais uma demonstração do elevado grau de profissionalismo de sua tripulação e de permanente prontidão para prestar apoio às atividades de salvaguarda da vida humana nos rios da Amazônia, o NAsH *Oswaldo Cruz* foi reincorporado ao seu Grupamento Operativo.

MINISTRA DO MEIO AMBIENTE E COMANDANTE DA MARINHA EM CERIMÔNIA DE ENCERRAMENTO DO REVIZEE

Foi realizada, em 4 de setembro último, no Espaço Cultural da Marinha (RJ), a cerimônia de encerramento do Programa de Levantamento do Potencial Sustentável dos Recursos Vivos da Zona Econômica Exclusiva (Revizee). O evento foi presidido pela ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, e

contou com a presença do secretário de Agricultura e Pesca da Presidência da República, ministro Altemir Gregolin; do coordenador da Comissão Intermínisterial para os Recursos do Mar e comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, e de outras autoridades.

O Revizee foi o maior esforço integrado desenvolvido no País para a avaliação dos estoques pesqueiros. Além de proporcionar um nível de conhecimento inédito sobre os recursos vivos existentes na Amazônia Azul, o Programa Revizee alertou sobre a fragilidade desses recursos e a consequente necessidade de se continuar a trabalhar para sua conservação e o uso sustentável.

O sucesso desse programa deveu-se ao esforço integrado de instituições nacionais que aceitaram tal desafio. Pode-se destacar a participação dos seguintes órgãos: Ministério do Meio Ambiente, pela coordenação firme e dedicada ao Revizee; Marinha do Brasil, pelo emprego dos meios navais; Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama), com seus navios de pesquisa; Ministério da Ciência e Tecnologia e Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), pelo apoio financeiro na alocação de bolsas de estudo; e Ministério das Minas e Energia, que, por meio da Petrobras, forneceu todo o óleo

diesel necessário aos meios flutuantes empregados no programa. Também contribuíram com o Revizee universidades, instituições de pesquisa, organizações não-governamentais, empresas públicas e privadas e dedicados professores, pesquisadores, alunos e estagiários.

Os resultados do programa apontaram para a necessidade de se continuar o monitoramento dos recursos vivos e de avaliar o potencial sustentável nas áreas marítimas sob jurisdição nacional, de forma a subsidiar a gestão do uso dos recursos pesqueiros. Para tal, surge, com igual vigor, o Programa da Avaliação Sustentável e Monitoramento dos Recursos Vivos Marinhos (Revimar).

Com o Revizee, foi dado mais um passo para se conhecer uma parcela dos recursos existentes na Amazônia Azul. Cabe agora a monitoração dos seus recursos vivos, a preservação dos seus ecossistemas e o exercício pleno da soberania nessa importante porção do território brasileiro.

(Fonte: Informativo Cirm, mar./ago. 2006)

VEÍCULO AÉREO NÃO-TRIPULADO PARA GRANDES ALTITUDES

A Lockheed Martin apresentou no Show Aéreo Internacional de Farnborough (Inglaterra) um novo veículo aéreo não-tripulado (UAV – unmanned aerial vehicle), o Polecat.

O veículo, no formato de uma asa voadora com 27 metros de envergadura, tem a aparência de um bombardeiro B-2 em miniatura. O protótipo desenvolvido pesa quatro toneladas e pode transportar uma carga útil de 450 quilogramas.

O Polecat combina uma alta eficiência aerodinâmica com uma seção reta radar de baixa probabilidade de detecção (VLO – very low observable). Projetado para ter melhor desempenho a altitudes acima de 60 mil pés (20 mil metros), o Polecat pode vir a substituir o avião de reconhecimento U-2 da Força Aérea dos Estados Unidos (USAF).

(Jane's Defence Weekly, 20 jul. 2006)

INTERNET BANDA LARGA E VOIP PARA AS ILHAS OCEÂNICAS

Com recursos do Governo Eletrônico – Serviço de Atendimento ao Cidadão (Gesac), a Marinha implementou, em outu-

bro último, projeto que proporcionará acesso à internet em banda larga via satélite e tecnologia de voz sobre IP (Voip) às ilhas

da Trindade (ES) e do Arquipélago de São Pedro e São Paulo (RN). Dessa forma, além de fazer e receber ligações pela rede pública, os profissionais baseados nas ilhas também poderão interagir com outros centros de pesquisa, além de ter mais contato com suas famílias.

A nova tecnologia rompe com o quase isolamento vivido pelos cientistas que vivem naqueles locais. Antes desse advento, as localidades contavam apenas com um telefone público para atender os 40 profissionais que passam semanas incomunicáveis realizando pesquisas e projetos oceanográficos, meteorológicos e hidrográficos na Ilha da Trindade, que fica a 1.200 km da costa.

O Comandante Cláudio da Costa Braga, responsável pelo projeto, explica que o subsolo brasileiro é riquíssimo e que “se o

País desenvolver projetos nessas ilhas que ficam além da área sob a qual o Estado possui direitos, poderemos inclusive pleitear na Organização das Nações Unidas (ONU) o aumento da área territorial brasileira, que normalmente vai de 12 milhas a 24 milhas da costa”.

A iniciativa, que rompe a tradição da comunicação feita com equipamentos de rádio de alta frequência, faz parte do projeto Amazônia Azul, que é como se denomina a área marítima brasileira de alto valor econômico. Esse novo sistema mudará a rotina na base de pesquisa, já que a infra-estrutura dá o suporte não só para o trabalho, mas principalmente garante a estrutura emocional dos que habitam essas regiões.

(Fonte: Grupo Noticiário Naval, extraído de www.computerworld.uol.br, texto de Luiza Dalmaso)

VI ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS

Foi realizado na Escola de Guerra Naval (EGN), no Rio de Janeiro, entre 8 e 10 de novembro o VI Encontro Nacional de Estudos Estratégicos (VIENEE).

Considerado “o maior evento nacional sobre temas estratégicos relacionados à Defesa Nacional”, o encontro busca despertar o interesse e promover a participação do segmento civil da sociedade brasileira, especialmente o meio acadêmico, na discussão do tema, com o propósito de contribuir para desenvolver e consolidar o pensamento brasileiro nessa área de estudos.

Este VI ENEE dá continuidade às edições anteriores, organizadas por conceituados centros de estudos de temas relacionados a Segurança e Defesa, a saber:

- Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, em 1994, em Brasília (DF).
- Universidade de São Paulo, em 1995, em São Paulo (SP).

- Escola Superior de Guerra (em apoio a um conjunto de instituições acadêmicas, em 1996, no Rio de Janeiro (RJ).

- Universidade de Campinas, em 1998, em Campinas (SP).

- Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, em 2005, no Rio de Janeiro (RJ).

O VI ENEE contou com a participação de renomadas instituições, congregando conferencistas de reconhecido saber no âmbito nacional. Participaram, ainda, os professores Hervé Coutau-Bégarie, do Instituto de Estratégia Comparada (França), e Edward Luttwak, do Centro de Estudos Estratégicos e Internacionais (EUA), do Vice-Almirante Carlos Luiz Alfonso, do Centro de Estudos Estratégicos da Armada Argentina, e do Capitán de Navío Fernando Thauby Garcia, da Universidade Marítima do Chile.

O ministro da Defesa, Waldir Pires, abriu o evento, proferindo conferência em que

defendeu maior interação entre as Forças Armadas e a sociedade civil. Destacou, ainda, a importância dos processos de reaparelhamento e modernização das Forças Armadas para fazer frente aos cenários que se descortinam.

O presidente da Câmara dos Deputados, deputado federal Aldo Rebelo, proferiu conferência em que apresentou a visão do Poder Legislativo sobre os assuntos relacionados com a Defesa Nacional.

Ficou evidenciado o êxito do evento pela participação das instituições e das pesso-

as que se relacionam com o estudo dos temas estratégicos, que lotaram os auditórios onde se realizaram os diversos painéis e conferências.

As transcrições dos textos das palestras e conferências podem ser encontradas na página da EGN. Internet: www.egn.mar.mil.br

O próximo encontro a ser realizado em Brasília (DF), em 2007, será organizado pelo Gabinete de Segurança Institucional (GSI), da Presidência da República.

SULTANATO DE OMAN ADQUIRE PLANTA DE METANOL

O sultanato de Oman acaba de receber uma planta de produção de metanol, adquirida da empresa MAN Ferrostaal, sediada em Essen, Alemanha.

Em virtude do volume e do peso dos módulos que irão compor a unidade, a carga foi inicialmente transportada para o porto de Antuérpia, na Bélgica, por balsas e caminhões. Nesse porto foi embarcada em navio especialmente contratado por dispor de guindastes capa-

zes de içar pesos de até 640 toneladas, o que permitiu não só auxiliar no carregamento como efetuar a descarga no porto de Sohar, em Oman. Esse navio já havia embarcado anteriormente, nos Estados Unidos, partes da planta obtidas naquele país.

A Oman Metanol Co., proprietária da planta, espera iniciar a produção em setembro de 2007.

(Fonte: Dunelm Public Relations Ltd.)

EMBRAER EXPÕE SEUS PRODUTOS NA GRÉCIA

A Embraer esteve presente expondo seus produtos na Defendory International 2006, feira de produtos de defesa realizada em Atenas a cada dois anos.

A Grécia é o primeiro país da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) a encomendar aeronaves ERJ 145 AEW&C (Airborne Early Warning and Control) da Embraer para integrar um sistema de Informações, Vigilância e Reconhecimento (ISR – Intelligence, Surveillance and Recon-

naissance). Foram encomendadas, inicialmente, quatro aeronaves ERJ 145 da Embraer adaptadas pelo consórcio Ericsson – Thales Internacional com equipamentos nas configurações especificadas pela Força Aérea Grega.

Esse sistema ISR da Embraer já está sendo empregado, com desempenho excelente, pela Força Aérea Brasileira – no Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM) – e pela Força Aérea Mexicana.

RESULTADOS ESPORTIVOS

A Marinha do Brasil participou de várias competições esportivas no período, das quais destacamos as seguintes:

XL NAVAMAER

Disputado na Academia Militar das Agulhas Negras (Aman), em Resende, RJ,

de 1ª a 8 de setembro, em sua 40ª edição, este evento é uma tradicional competição entre aspirantes da Escola Naval e cadetes da Aman e da Academia da Força Aérea (AFA). Entre as 11 modalidades esportivas disputadas, a Aman conquistou seis (atletismo, basquetebol, futebol, natação, pentatlo militar e tiro); a Escola Naval, quatro (esgrima, orientação, pólo-aquático e voleibol); e a AFA, uma (judô).

XXX REGATA A REMO ESCOLA NAVAL

Realizada em 24 de setembro no Estádio de Remo da Lagoa, RJ, a regata constou de 13 provas de remo olímpico e a 7ª etapa do VI Circuito Poder Marítimo de Remo Escaler, contando com a participação de nove organizações militares, seis agremiações civis e mais de 700 atletas. A classificação final do remo olímpico é dividida em duas: Resultado Geral da XXX Regata a Remo da Escola Naval e Resultado da XXX Regata a Remo da Escola Naval. Na primeira, são consideradas todas as provas, que incluem as categorias feminina, júnior e sênior. Na segunda, só são computadas as cinco provas que a Escola Naval pode participar. Nesta, a Escola Naval ganhou quatro provas, sagrando-se campeã.

CAMPEONATO DE BASQUETEBOLEMB ÁREA-RIO/2006

Realizado no Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes (Cefan), no Rio de Janeiro, teve o seguinte resultado geral: 1º lugar – Força dos Fuzileiros da Esquadra (FFE); 2º – Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CGCFN); 3º – Esquadra; 4º – Diretoria-Geral do Pessoal Militar (DGPM); 5º – Diretoria-Geral de Navegação (DGN); 6º – Secretaria-Geral da Marinha (SGM); 7º – Diretoria-Geral do Material da Marinha (DGMM); e 8º lugar – 1º Distrito Naval.

XXXVIII NAE

No período de 22 a 30 de setembro, o Colégio Naval participou da tradicional

competição esportiva que contou com a presença dos alunos da Escola Preparatória de Cadetes do Exército (EsPCEX), escola-sede da competição, e da Escola Preparatória de Cadetes do Ar (EPCAr). Foram disputadas nove modalidades esportivas, e o Colégio Naval venceu as de atletismo, basquetebol, esgrima (individual), futebol e natação, sagrando-se campeão da competição. A EsPCEX venceu as modalidades tiro e voleibol, e a EPCAr as modalidades esgrima (equipe), judô e triatlo militar.

CAMPEONATO ESTADUAL DA CLASSE RANGER 22

O Veleiro *Jaçanã II*, da Escola Naval, tripulado pelos Aspirantes Brogin, Nadal, Gilson e Samoza, sagrou-se campeão estadual da competição, realizada na Bafa de Guanabara, nos dias 23, 24 e 30 de setembro. Foram realizadas sete regatas, contando com a participação de 15 veleiros.

XVIII FESTIVAL SUL-AMERICANO DE CADETES

No período de 13 a 24 de outubro, foi realizado o XVIII Festival Sul-americano de Cadetes, em Cartagena, na Colômbia. A competição contou com a participação de Brasil, Chile, Colômbia, Equador, Venezuela e Uruguai, sendo disputadas cinco modalidades esportivas. O Brasil obteve o 1º lugar em atletismo, esgrima e tiro; 2º lugar no pentatlo militar e 3º lugar na natação.

A Escola Naval participou com um oficial, dois técnicos e dez aspirantes, obtendo 11 medalhas de ouro, duas de prata e uma de bronze.

CAMPEONATO DE FUTEBOL DA MARINHA ÁREA-RIO/2006

A competição, realizada no Cefan, teve o seguinte resultado final: 1º lugar – FFE; 2º – Esquadra; 3º – CGCFN; 4º – DGN; 5º – DGPM; 6º – SGM; 7º lugar – 1º DN e 8º – DGMM.

O resultado final do troféu eficiência MB Área-Rio/2006 foi o seguinte: 1º lugar – FFE (156 pontos); 2º – Esquadra (137); 3º – CGCFN

(100); 4º – DGPM (86); 5º – SGM (33); 6º – DGN (30); 7º – 1º DN (23) e 8º – DGMM (19).

XIII CAMPEONATO SUL-AMERICANO DE ATLETISMO MASTER DO RIO DE JANEIRO (CROSS-COUNTRY 8 KM)

A competição de atletas veteranos aconteceu de 3 a 11 de novembro na cidade do Rio de Janeiro. O Servidor Civil Murilo Teixeira da Cunha, do Serviço de Documentação da Marinha (SDM) ficou em 6º lugar geral e 3º lugar na sua categoria (medalha de bronze), com o tempo de 28m20s. A competição foi realizada no Cefan.

I REGATA AMAZÔNIA AZUL DE ESCALER A REMO

Em comemoração ao 184º aniversário da Esquadra: a regata foi realizada em 4 de no-

vembro, no Centro de Convívio da Base Almirante Castro e Silva (BACS), Rio de Janeiro. O resultado geral da competição foi o seguinte:

– Categoria Feminino: 1º lugar – Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), 2º – DGMM e 3º – Esquadra;

– Categoria Veterano: 1º lugar – Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), 2º – Centro de Instrução Almirante Alexandrino (CIAA) e 3º – Ciaga.

– Categoria Iniciante: 1º lugar – Escola Naval, 2º – CFN e 3º – Colégio Naval.

– Categoria Masculino-aberto: 1º lugar – CFN, 2º lugar – Esquadra e 3º lugar – Escola Naval.

BRASIL OFERECE DADOS DO SIVAM AOS PAÍSES VIZINHOS

O Brasil e a Venezuela estão iniciando a troca automatizada de informações relativas ao controle do tráfego de aeronaves entre os dois países. O sistema empregado, denominado X-4000, é produzido pela empresa Atech, de São Paulo, e monitora o tráfego civil e militar, com a troca de informações sobre os planos de voo e dos dados de radar que permitirão identificar e

interceptar aeronaves envolvidas em atividades ilegais.

O governo brasileiro já assinou acordo com o governo peruano para incluir o Peru no sistema. Também estão sendo conduzidas negociações preliminares com os governos da Bolívia e da Colômbia para extensão do sistema a esses países.

(*Jane's Defence Weekley* – 23 ago. 2006).

FORTALECIMENTO DAS RELAÇÕES MILITARES BRASIL-ARGENTINA

O ministro da Defesa, Waldir Pires, recebeu, em 11 de setembro último, o secretário de Assuntos Militares do Ministério da Defesa da Argentina, José Maria Vázquez Ocampo, com quem discutiu o fortalecimento do diálogo entre as Forças Armadas dos dois países. Waldir Pires esteve recentemente no Paraguai, quando foi criado um Grupo de Trabalho para a área de Defesa. O mesmo pode ser feito com a Argentina.

Disse Vázquez Ocampo: “Queremos construir uma aliança estratégica. A política de Defesa da Argentina tem muito em comum com a do Brasil”. Ele explicou que o primeiro passo para a formulação de uma agenda comum na área da Defesa já foi dado. Brasil e Argentina pretendem colaborar no desenvolvimento, cooperação e maior integração entre as Forças Armadas. Para Waldir Pires, “fortalecer a democracia do continente é muito importante. Em um

mundo de grandes fragilidades é preciso ter uma só voz. A integração da América Latina é citada na Constituição”, afirmou.

O representante do Ministério da Defesa da Argentina também esteve com o secretário de Política, Estratégia e Assuntos Internacionais (SPEAI), General-de-Exército Maynard Marques de Santa Rosa. “Esse encontro foi excelente porque marcou os

EUA RETOMAM AJUDA MILITAR À AMÉRICA LATINA

Os Estados Unidos devem retomar parte da ajuda militar que Washington cortou para países latino-americanos que não concordaram em isentar as tropas dos EUA da Corte Criminal Internacional, assim que o presidente George W. Bush assinar as resoluções nesse sentido, segundo afirmou uma importante autoridade da área de Defesa em 1º de outubro último. Essas resoluções, atualmente na mesa de Bush, são vistas como decisivas por representantes do Pentágono, incluindo o secretário de Defesa, Donald Rumsfeld, que chegou à Nicarágua em 1º de

pontos de vista semelhantes entre a Defesa argentina e a brasileira”, ressaltou. Em seguida, reuniu-se com o secretário de Logística, Mobilização, Ciência e Tecnologia do Ministério da Defesa, Almirante-de-Esquadra Júlio Saboya de Araújo Jorge, e com o chefe do Estado-Maior da Defesa, Tenente-Brigadeiro-do-Ar José Américo dos Santos. (Fonte: Grupo Noticiário Naval)

outubro para se encontrar com os seus colegas ministros da região. “Não vai provavelmente haver nenhum país na face da Terra que va concordar conosco sempre”, afirmou Rumsfeld. “Sendo esse o caso, foi, é e será lamentável se a nossa reação imediata a discordâncias tiver um efeito automático nas nossas relações militares.”

Bush deve assinar resoluções a favor de nove países na região, incluindo Brasil, Paraguai e Uruguai, mas não a Venezuela, disse uma autoridade da área.

(Fonte: Agência Reuters)

SOLDADOS DOS EUA REALIZAM EXERCÍCIOS NO PARAGUAI

O controverso programa de exercícios militares conjuntos entre Paraguai e Estados Unidos está chegando ao seu final. Em outubro último, teve início em Salto del Guairá, fronteira do Paraguai com o Brasil, a última atividade prevista no acordo de cooperação técnica aprovado em julho de 2005.

Segundo o jornal *ABC Color*, as atividades incluíam treinamento noturno e diurno, simulação de tomada de posições inimigas, resgate de reféns e prática de tiros. A informação foi confirmada pela Assessoria de Comunicação das Forças Armadas do Paraguai.

O convênio de cooperação bilateral, vencido em dezembro de 2006, dificilmente será renovado pelo governo paraguaio.

Para que isso ocorra, os Estados Unidos exigem que o Paraguai conceda imunidade a seus soldados, pedido negado pelo Presidente Nicanor Duarte Frutos. A recusa paraguaia deve-se ao fato de o país ser signatário do Tratado de Roma, que estabelece como foro privilegiado para julgar casos de abusos cometidos por militares em solo estrangeiro o Tribunal Penal Internacional, entidade não reconhecida pelo governo de George W. Bush.

Conforme noticiado em *site* paraguaio em 10 de outubro último, as tropas dos EUA estiveram no Paraguai em 13 ocasiões, em volume bem diferente do alardeado pela imprensa brasileira, que faz eco da suposta existência de uma base estadunidense em

Mariscal Estigarribia, no norte do país. A lista abaixo, fornecida pelo alto comando das Forças Armadas do Paraguai e reproduzida pelo diário paraguaio *Última Hora*, relaciona as atividades desenvolvidas por militares paraguaios e estadunidenses desde que o convênio entrou em vigência:

- de julho a setembro de 2005 - 3 exercícios de treinamento conjunto e 1 de cooperação médica, com a entrada de 67 militares estadunidenses no Paraguai e um avião cargueiro;

- de outubro a dezembro de 2005 - 2 exercícios de treinamento conjunto, com o ingresso de 20 integrantes das Forças Especiais dos EUA;

- de janeiro a março de 2006 - 2 exercícios de treinamento conjunto e 1 de coope-

ração médica, com a presença de 87 militares estadunidenses e a utilização de 1 avião cargueiro e 2 ou 3 helicópteros;

- de abril a julho de 2006 - 1 exercício de treinamento conjunto e 1 de cooperação médica (além dos 15 médicos que já estavam no país desde janeiro, outros 10 militares estadunidenses foram ao Paraguai);

- de julho a setembro de 2006 - 2 exercícios de treinamento conjunto, com a presença de 100 militares estadunidenses e 180 de outros países do hemisfério ocidental;

- outubro de 2006 - exercícios de treinamento noturno e diurno, simulação de tomada de posições inimigas, resgate de reféns e prática de tiros nos arredores de Salto del Guairá, fronteira com o Brasil.

(Fonte: Grupo Noticiário Naval)

VENEZUELA PRETENDE COMPRAR EQUIPAMENTOS MILITARES DO BRASIL

A Venezuela poderá comprar equipamentos militares do Brasil para proteger suas fronteiras, principalmente com a Colômbia. O jornal *O Estado de S. Paulo* apurou que, em 20 de setembro último, representantes do governo de Hugo Chávez se reuniram com oficiais do Ministério da Defesa na sede da Organização das Nações Unidas (ONU) em Genebra. O governo se comprometeu a procurar empresas brasileiras que possam vender os equipamentos pedidos por Caracas.

A Venezuela é um dos países que ainda mantêm minas terrestres em alguns de seus pontos fronteiros. Mas, como assinou um tratado internacional nos anos 90 que obriga que essas armas sejam retiradas, está em busca de um novo mecanismo para garantir a proteção de suas fronteiras. Segundo informações dadas ao jornal por um diplomata venezuelano, as opções seriam sistemas de alarme que possam ser colocados ao ar livre, como laser, sistemas de

monitoramento ou raios infravermelhos que possam detectar movimento. Um orçamento para a compra, porém, ainda não teria sido informado ao Brasil.

O governo do Canadá vem propondo a venda de sistemas parecidos. Mas os venezuelanos confessaram aos representantes brasileiros que não querem comprar equipamentos de países aliados dos Estados Unidos e prefeririam um entendimento com o Brasil ou outro país. Segundo Caracas, ainda ocorrerão reuniões com um país europeu e com a China para analisar outros mecanismos de controle das fronteiras. Conforme fontes militares do Ministério da Defesa, a referida reunião com a Venezuela teve um caráter puramente comercial.

A Venezuela espalhou cerca de mil minas terrestres em seis pontos da fronteira com a Colômbia entre 1995 e 1997, depois que bases militares suas foram atacadas por guerrilheiros colombianos em território venezuelano. "Depois disso decidimos nos

proteger mais nessa região”, explicou um diplomata de Caracas. A tensão bilateral cresceu em 2004, quando o “chanceler” do grupo guerrilheiro Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (Farc), Rodrigo Granda, foi seqüestrado por venezuelanos em Caracas e levado para uma cidade colombiana na fronteira, Cúcuta, onde foi entregue às autoridades da Colômbia, que ofereciam uma recompensa por sua captura. O governo Chávez condenou duramente o que classificou de “violação da soberania venezuelana” e suspendeu acordos comerciais bilaterais. As relações comerciais foram restauradas meses depois, após um encontro entre Chávez e o presidente colombiano, Álvaro Uribe, para reduzir a tensão.

As minas venezuelanas estão espalhadas nas localidades de Atabapo, Cararabo, Guafitas, Isla Vapor, Puerto Páez e Río Arauca. Essas, portanto, seriam as localidades que receberiam o novo sistema de alarme. Desde 1999, porém, Caracas promete que iniciará um plano para retirar essas minas, o que até agora não ocorreu. “Estamos preo-

cupados com a Venezuela. Por que é que até agora não fizeram nada em sete anos?”, questiona Stuart Maflen, da Campanha Internacional para Banir Minas. A previsão inicial dos venezuelanos era de retirar as minas a partir de 2002. Mas a entidade responsável por monitorar a remoção dessas armas afirma que a cada ano o governo utiliza um argumento para explicar por que nada é feito. Em 2003, a justificativa era de que o país não tinha equipamentos especializados para retirar as minas do solo. No ano passado, disseram que precisavam substituir as minas por outro sistema de proteção de fronteiras. Neste ano, o problema seria a falta de treinamento dos militares.

Outro problema é que, nos últimos dois anos, a Venezuela não deu informações sobre quantas minas ela tem. Por outro lado, os militares venezuelanos realizaram treinamentos sobre como espalhar minas. Caracas garante que esses treinamentos foram apenas de rotina.

(Fonte: Defesa @ Net, retirado de *O Estado de S. Paulo*, Jamil Chade)

MARINHA DO BRASIL DOA HELICÓPTERO PARA ARMADA URUGUAIA

A Armada uruguaia já conta com um helicóptero doado pela Marinha do Brasil, podendo, assim, desenvolver suas tarefas com maior eficiência. O ato de doação foi realizado no porto de Montevidéu, a bordo da fragata brasileira *Rademaker*, com a participação do Presidente Tabaré Vázquez; do vice-presidente Rodolfo Nin Novoa; do embaixador do Brasil no Uruguai, José Felício; da ministra de Defesa Nacional do Uruguai, Azucena Berrutti; do comandante de Operações Navais da Marinha do Brasil, Almirante-de-Esquadra Júlio Soares de Moura Neto e de outras autoridades dos dois países.

O helicóptero doado chegou ao porto de Montevidéu, a bordo da fragata *Rademaker*, em 23 de outubro último. A aeronave, um Esquilo Biturbina de origem francesa, pode alcançar uma velocidade de 279 km/hora. Conta, ainda, com lançadores de foguete SBAT 70mm e metralhadoras MAG 7,62 mm, que permitem o emprego em tarefas de reconhecimento. Seu destino final será o navio *General Artigas*, que passará a dispor de uma aeronave polivalente, que, devidamente equipada e configurada, estará apta a realizar patrulha do mar territorial, evacuação aeromédica, transporte aéreo logístico e

apoio a operações no continente antártico, entre outras atividades.

Antes da entrega definitiva do helicóptero, pilotos uruguaios e brasileiros parti-

ciparam de treinamento operacional durante dois dias. A doação da aeronave demonstra os estreitos laços existentes entre os países. (Fonte: Grupo Noticiário Naval)

NOVOS NAVIOS-PATROLHA PARA A MARINHA

A empresa *Constructions Mécaniques de Normandie* (CMN – Construções Mecânicas da Normandia) assinou um contrato no valor de 20 milhões de dólares para transferir tecnologia a um estaleiro brasileiro para a construção de dois navios-patrolha tipo Vigilante. O anúncio foi feito em 26 de outubro último na fábrica, com sede em Cherbourg, na França.

Estes navios, de 54 metros de comprimento e deslocamento de 450 toneladas, destinados à Marinha brasileira, serão construídos pelo estaleiro Indústria Naval do Ceará S.A. (Inace). “As embarcações, das quais 15 unidades entraram em atividade nos últimos 20 anos, serão em-

pregadas na vigilância das águas territoriais e da zona econômica exclusiva, permitindo ao Brasil melhor observação dos campos de petróleo”, destacou à agência de notícias AFP um funcionário do estaleiro naval francês. “O corte da primeira placa de aço deve ser feito no Brasil em 1º de novembro”, destacou, esclarecendo que a obra, “de dois anos e meio”, será realizada com a assistência de pessoal da CMN conforme o acordo de transferência de tecnologia.

A sociedade CMN emprega aproximadamente 400 pessoas na construção de navios militares e de iates de luxo.

(Fonte: <http://www.defesanet.com.br>)

OPERAÇÃO ATLASUR VI

Navios das Marinhas da Argentina, Brasil, Uruguai e África do Sul realizaram, em outubro último, atividades conjuntas no Atlântico Sul, na Operação Atlasur, que se estendeu por aproximadamente uma semana. A operação teve como finalidade melhorar o controle da exploração de recursos em regiões estratégicas, segundo fontes oficiais.

A Atlasur ocorre uma vez a cada dois anos. Desta vez, a organização foi entregue ao Uruguai. Com a participação de países com litorais sobre o Atlântico Sul, a finalidade da Atlasur é a coordenação de ações “que consigam facilitar as tarefas de controle da exploração de recursos em áreas de interesses comuns”, conforme comu-

nicado da Armada uruguaia. Entre os exercícios realizados pelos navios dos países mencionados, destacou-se a transferência de cargas e de combustível em períodos diurno e noturno.

O Uruguai participou com os navios *Montevideo* e *General Artigas*, no qual está embarcado um helicóptero Esquilo Biturbina, doado recentemente pela Marinha brasileira. A Marinha do Brasil foi representada pela Fragata *Constituição*.

A organização da próxima edição da Atlasur caberá à África do Sul, que, nesta oportunidade irá participar com uma embarcação recém-incorporada a sua Marinha.

(Fonte: ANSA)

EXERCÍCIO DA OTAN NO MEDITERRÂNEO

Foi realizado, de 4 a 13 de outubro último, nas águas do Mediterrâneo ocidental em costas francesas, o exercício "Brilliant Midas", do qual participaram navios dos países mediterrâneos da Aliança Atlântica (França, Itália, Grécia, Espanha e Turquia), juntamente com navios dos Estados Unidos, da Grã-Bretanha, da Alemanha e da Noruega. No total, juntaram-se 30 navios de superfície e seis submarinos, integrando o exercício um total de 5 mil homens. O capitânia foi o navio de apoio logístico francês *Mistral*.

A operação destinou-se a qualificar o comando espanhol neste tipo de operações, o que ocorre a cada seis meses alternadamente entre os países com esta capacidade. Para o efeito, a Marinha espa-

nhola participou com o Porta-Aviões Leveiro *Príncipe de Asturias*, uma fragata, um submarino e o Navio de Apoio Logístico e Desembarque *Castilla*.

Participaram, ainda, da operação fragatas e navios de apoio franceses, navios gregos (entre os quais um navio de desembarque de carros de combate da classe *Jason*), submarinos dos Estados Unidos e da Alemanha, um contratorpedeiro americano da classe *Arleigh Burke*, caça-minas britânicos, fragatas italianas e navios de patrulha costeira da Noruega equipados com mísseis, além de fragatas da Marinha da Turquia. Também estiveram presentes navios de apoio e reabastecedores da França, da Noruega, da Turquia e da Alemanha.

(Fonte: Grupo Noticiário Naval)

SUBMARINO RUSSO LANÇA MÍSSEIS BALÍSTICOS NO ÁRTICO

A Marinha da Rússia informou, em 26 de setembro último, que o submarino nuclear russo *Yekaterinburg* lançou mísseis balísticos intercontinentais do oceano Ártico após retomar manobras militares na região, interrompidas há mais de 10 anos.

Após uma travessia de mais de um mês, o *Yekaterinburg* chegou à base naval de Severomorsk naquela data, sendo recebido pelo Almirante Vladimir Masorin. "Foi uma manobra muito complicada, que não se realizava há mais de dez anos e que marca o retorno da Marinha de Guerra russa ao Ártico", afirmou Masorin, citado pela agência Itar-Tass.

Durante a travessia, a tripulação do *Yekaterinburg* lançou outros dois mísseis

balísticos Sineva, quando estava sob as águas do Pacífico. As ogivas caíram no mesmo local, após percorrer mais de 6 mil quilômetros. "Nossos submarinos continuarão realizando missões destinadas a garantir a segurança nacional da Rússia em todos os oceanos", ressaltou o almirante.

Antes do lançamento bem-sucedido do Sineva do Pólo Norte, a Marinha de Guerra russa tinha sofrido um duro golpe com o fracasso, no dia 7 do mesmo mês, do teste do novo míssil balístico Bulava (SS-NX-30 segundo a Otan), destinado à frota russa de submarinos nucleares estratégicos de última geração.

(Fonte: Grupo Noticiário Naval / Agência EFE)

MINISTRO DA DEFESA PROPÕE DESARMAMENTO NUCLEAR

Em seu pronunciamento na IX Reunião de Ministros da Defesa da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), reali-

zada nos dias 14 e 15 de setembro último na cidade de Praia (Cabo Verde), o ministro da Defesa, Waldir Pires, propôs o desarmamen-

to nuclear e a adoção de medidas efetivas de fortalecimento da Organização das Nações Unidas (ONU) e do combate ao narcotráfico, ao tráfico de armas e à lavagem de dinheiro. Segundo ele, os países de língua portuguesa devem atuar em conjunto para que as organizações internacionais tenham condições de cobrar esse compromisso das nações desenvolvidas.

De acordo com Waldir Pires, “vemos hoje que grandes nações do mundo abandonaram inteiramente o discurso e as ações desarmamentistas que defendiam nos anos do pós-guerra e, embora critiquem a corrupção e a lavagem de dinheiro, mantêm paraísos fiscais que incentivam essas práticas ilícitas ao abrigar grandes volumes de recursos sem preocupação pública com a sua origem ou o seu destino”.

Waldir Pires afirmou, ainda, que o Brasil, apesar da escassez de recursos, está disposto a intensificar a cooperação com os países lusófonos em matéria de Defesa, incluindo a participação em missões de paz na África. Entretanto, cobrou a superação dos conflitos e a organização dos sistemas jurídicos, tributários e policiais, para que as regiões em guerra possam retomar a estabilidade democrática e o desenvolvimento econômico auto-sustentável após a retirada das forças de paz.

Participaram do encontro os ministros da Defesa dos oito países membros da

CPLP (Angola, Brasil, Guiné-Bissau, Moçambique, Portugal, São Tomé e Príncipe, Timor Leste e Cabo Verde). Durante os dois dias, os ministros da Defesa analisaram temas da agenda internacional e as implicações político-militares no contexto regional para os países membros da CPLP. Os ministros assinaram protocolo de entendimento definindo os detalhes para a realização da “Felino 2006”, um exercício combinado no âmbito das Operações de Paz, na região de Petrolina (PE), envolvendo as Forças Armadas dos países membros, de acordo com o Protocolo de Cooperação da CPLP no domínio da Defesa.

Também avançaram quanto à conclusão do Protocolo de Defesa, instrumento que vai regular a cooperação entre os países da CPLP nos temas de Defesa, com previsão de assinatura para o final de outubro.

Na avaliação do ministro Waldir Pires, a reunião serviu para estreitar as relações e construir uma união mais efetiva dos países de língua portuguesa com o Brasil no campo da Defesa. O Brasil tem intensificado as conversações com os países da CPLP para “exportar” o programa Soldado Cidadão, uma forma, segundo o ministro da Defesa, “de contribuir para a paz e o desenvolvimento dos povos, a redução das desigualdades e o fim da exclusão social”.

(Fonte: www.inforel.org)

ADIADA A CONSTRUÇÃO DO SUBMARINO NUCLEAR BRASILEIRO

A Marinha do Brasil adiou por prazo indeterminado a construção de seu submarino movido a energia nuclear, o SNA. A previsão era de que o navio, que custaria US\$ 1,2 bilhão, entrasse em operação até 2020. O gigante de 9.200 toneladas e 110 metros de comprimento, grande como um campo de futebol, passou a

ser uma decorrência da pesquisa que a Marinha mantém no setor atômico. Assim, no futuro, depois de dominar todas as tecnologias envolvidas, é que o País decidirá pela construção de uma embarcação desse tipo.

O último investimento direto nos estudos em torno do SNA foi feito em 1994. Para man-

ter o programa nuclear – que resultou no domínio do ciclo do combustível atômico e na criação de ultracentrífugas para enriquecimento de urânio –, o Comando da Marinha

precisa receber R\$ 130 milhões por ano até 2013. Os atuais R\$ 40 milhões cobrem somente gastos com manutenção e pessoal.

(Fonte: www.defesanet.com.br)

NOVO SUBMARINO CONVENCIONAL BRASILEIRO

O núcleo da proteção estratégica da plataforma continental passou a ser uma frota reforçada de submarinos convencionais, movidos por motores diesel-elétricos.

A Marinha pretende assinar ainda no final de 2006 o contrato de construção e modernização de submarinos, que terá financiamento externo no valor de 882,4 milhões de euros, com a siderúrgica alemã Thyssen-Krupp. Está prevista a entrega do primeiro submarino em um prazo de sete anos após a assinatura do contrato.

O investimento total será de 1,08 bilhão de euros – soma considerável de recursos se comparada aos R\$ 200 milhões de investimento público nessa área em 2006 –, sendo a parcela restante contrapartida do governo brasileiro. O Brasil, assim, se candidata a ser plataforma de construção e reparo de submarinos convencionais, podendo exportar para países da América do Sul, da África e mesmo para as nações desenvolvidas que se especializaram em submarinos de águas profundas.

Os submarinos convencionais são usados, em geral, para patrulhamento da costa brasileira e das plataformas de petróleo. Uma das características da nova tecnologia que será repassada à Marinha é ter um mínimo de ruído, o que dificulta a detecção do submarino por sonar.

A expectativa é de que, assinado o contrato, os trabalhos de construção de um novo submarino (classe 214), de 1.500 toneladas de deslocamento, e de modernização dos cinco existentes comecem já no início de 2007. O contrato pressupõe acordo de transferência de tecnologia para o governo brasileiro e, de posse desta, o País

estará credenciado para construir, exportar e modernizar submarinos de outros países.

Segundo informações do Centro de Comunicação Social da Marinha, sem considerar esses recursos, o orçamento de investimentos da Marinha para 2007, conforme proposta enviada ao Congresso, é de R\$ 330 milhões, que serão usados prioritariamente nos seguintes projetos: continuidade da construção da Corveta *Barroso* no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, com conclusão prevista para o final de 2008; complementação da modernização das seis fragatas da classe *Niterói* (construídas na década de 70); construção, no País, de um navio-patrolha de 500 toneladas e de lanchas-patrolha; e aquisição e modernização de diversos sistemas de armas e sensores, entre outros.

O projeto do submarino convencional (não há qualquer previsão para o de propulsão nuclear) representa um primeiro passo na retomada dos investimentos para modernização das Forças Armadas no País. No caso específico da Marinha, o sistemático corte de recursos orçamentários desde 1999 tem provocado um “processo de desativação” dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais e uma perda de capacidade de projetar e construir seus equipamentos.

Diante desse quadro, a Marinha propôs um programa de reaparelhamento que constitui uma nova oportunidade “de retomada da qualificação do pessoal das bases e estaleiros, em especial do Arsenal de Marinha no Rio de Janeiro”, evitando, assim, que seja uma força totalmente dependente de importações. O projeto dos submarinos estima gerar 4 mil novos empregos na base

do Rio, além de incentivar a criação de uma indústria de fornecedores de componentes para o complexo.

O IKL-214, escolhido pelo Comando da Marinha, é uma evolução das quatro unidades da classe *Tupi* e da única do tipo *Tikuna* – todas baseadas na série 209 do estaleiro alemão Thyssen-Krupp Marine Systems-HDW. O primeiro foi feito em Kiel, no Mar do Norte. Os três seguintes foram construídos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. O *Tikuna* recebeu alterações feitas pelos técnicos do Arsenal. O acordo de cooperação bilateral foi assinado em 1982.

O novo contrato envolve a fabricação de um submarino e a modernização dos outros cinco. A contrapartida da Thyssen é a construção de uma siderúrgica no Rio. O Comando da Marinha justifica a esco-

lha do navio alemão pela qualidade e “para evitar a duplicidade de custos logísticos”.

Existem dificuldades para implementar o programa. O IKL-214 foi selecionado pela Grécia, onde está sofrendo críticas pesadas. Uma comissão está encarregada de apurar as razões pelas quais, em águas revoltas, o *Papanikolis*, primeiro de um grupo de três embarcações, apresenta oscilação de 50 graus em relação ao eixo. Além disso, o ruído das máquinas, a assinatura eletrônica dos sistemas, a perda de potência em determinadas condições e a baixa precisão do periscópio de ataque estariam comprometendo o desempenho do navio. Uma equipe de especialistas da Alemanha virá ao Brasil para explicar como as falhas serão corrigidas. (Fonte: *Valor Econômico*, 8/9/2006, por Claudia Safatle e www.defesamet.com.br)

REABERTURA DO MUSEU NAVAL



Em 28 de setembro último, o Museu Naval foi reaberto à visitação pública. Localizado no centro do Rio de Janeiro, em um

prédio com mais de cem anos, o Museu volta a integrar o ambiente cultural da cidade, com nova exposição permanente, “O

Poder Naval na Formação do Brasil”, que ocupa sete salas no pavimento térreo. A exposição destaca a participação do Poder Naval na História do Brasil e sua importância na formação do País, que se manifesta também nos dias atuais.



Diversos objetos importantes fazem parte do acervo exposto: modelos navais (maquetes de navios), obras de arte, canhões resgatados de navios naufragados, figuras de proa, medalhas e condecorações, entre outros. Tudo é mostrado aos visitantes no contexto de fatos históricos, narrados em linguagem contemporânea, com o auxílio de recursos interativos de som e imagem.



Além da exposição permanente, também é apresentada a mostra temporária “Retratos Marinheiros”, composta por pinturas a óleo do acervo do Serviço de Documentação da Marinha, algumas delas exibidas ao público pela primeira vez.



A reabertura do Museu Naval foi precedida de cerimônia à qual compareceram o comandante da Marinha, os integrantes do Almirantado, almirantes e oficiais da ativa e da reserva, integrantes da Liga dos Amigos do Museu Naval e personalidades ligadas à vida cultural da cidade.



Na ocasião, discursaram o diretor do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, Vice-Almirante Armando de Senna Bittencourt, e o comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho. A seguir transcrevemos suas palavras:

Alocução do Almirante Bittencourt (DPHCM)

“Agradeço ao Almirante Roberto de Guimarães Carvalho, que muito nos honra com sua presença. Agradeço também a to-

dos aqueles que, com suas presenças, prestigiam esta inauguração do novo circuito expositivo do Museu Naval.



Este museu estará aberto ao público a partir de amanhã, às 12 horas, com duas exposições: uma permanente, no primeiro piso, com o título "O Poder Naval na Formação do Brasil" e outra temporária, no segundo piso, com o tema "Retratos Marinheiros".

Este é mais um presente da Marinha para a cidade do Rio de Janeiro. É mais uma atração do complexo cultural do Serviço de Documentação da Marinha. Ele, portanto, se adiciona ao Espaço Cultural, à Ilha Fiscal, aos três navios-museus, à Biblioteca e ao Arquivo da Marinha, que já vêm atraindo um público de aproximadamente 200 mil visitantes por ano.

Foram cerca de dois anos e meio de trabalho montando essa exposição permanente que, em poucos minutos, será inaugurada, e este é o resultado de um grande trabalho de equipe, que envolveu quase todo o pessoal da Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha e do Serviço de Documentação, que lhe é subordinado. Participaram museólogos, historiadores,

programadores visuais, engenheiros, eletricitistas, marceneiros, modelistas, pintores, restauradores e outros militares e civis. Todos se esmeraram para obter o melhor possível de seu esforço produtivo e são merecedores de reconhecimento. Hoje, os *senhores* poderão avaliar os resultados que foram obtidos por essa equipe.

Acredito que obtivemos uma exposição original e moderna, que deverá despertar o interesse dos visitantes e a curiosidade dos jovens para a História Naval brasileira. O tema "O Poder Naval na Formação do Brasil" mostra a enorme importância do mar para o País e estimula o incremento da consciência marítima, fator que julgo da maior importância para o futuro e a prosperidade da Nação brasileira.

Não posso deixar de agradecer a todos aqueles que contribuíram para que se alcançassem estes resultados. Em especial ao secretário-geral da Marinha, a quem a Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural está subordinada, Almirante-de-Esquadra Kleber Luciano de Assis, que nunca deixou de apoiar os projetos e de repassar recursos para resolver as dificuldades imprevistas que apareceram. Destaco também os principais patrocinadores: a Liga dos Amigos do Museu Naval, aqui representada por seu presidente, Sr. Luiz Fernando Dannemann – sem ela seria muito difícil alcançar a qualidade desejada; a El Paso, que patrocinou a Sala 1, com o respaldo da Lei de Incentivo à Cultura, e que aqui está representada pelo Sr. Paulo Celso Lopes, diretor de Recursos Humanos e Responsabilidade Social; a British American Tobacco e a Telemar, que patrocinaram, anteriormente, o pátio d'armas. É também importante lembrar a cooperação dos ex-presidentes da Liga dos Amigos do Museu Naval, a Sra. Anna Bentes Bloch e o saudoso Co-

mandante Hildegardo de Noronha. Deixei de falar de todos que patrocinaram outras atividades e com isso possibilitaram concentrar recursos neste museu.

Muito obrigado.

Alocução do Almirante Guimarães Carvalho (comandante da Marinha)



“A Marinha atribui muita importância às suas tradições e memórias. Ainda no século XIX, ela inaugurou seu Museu Naval; a *Revista Marítima Brasileira* é a segunda do gênero que foi publicada no mundo. Ao longo dos anos, a Marinha acumulou um grande acervo de objetos e documentos relevantes para sua cultura, que servem como fontes para o estudo de sua história.

Essa História Naval é parte integrante da História do Brasil, pois a participação do Poder Naval foi fundamental para a formação do País, como esta exposição permanente, que hoje se inaugura, procura demonstrar.

Essa importância do mar para o Brasil, tanto no passado quanto no presente e no futuro, precisa ser bem compreendida por todos os brasileiros. No passado, quase tudo veio do mar – o descobrimento, a colonização, as invasões estrangeiras, a Família Real, a propagação da Independência para algumas das províncias, as projeções de poder militar que garantiram a unidade territorial e também as ameaças aos interesses nacionais nas duas guerras mundiais do século XX. Atualmente, a maior parte do comércio internacional do País é transportada por navios; o petróleo é principalmente extraído do fundo do mar; e existe à disposição dos brasileiros uma enorme área marítima, as nossas águas jurisdicionais, que venho chamando de Amazônia Azul.

Para que tenhamos um Poder Naval suficientemente forte para defender os interesses do Brasil no mar, temos que despertar, na nossa sociedade, uma consciência marítima também forte, o que garantiria apoio público e político.

Este Museu Naval, dentro de um complexo cultural subordinado à Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha, faz parte desse esforço para estimular a consciência marítima dos brasileiros, em benefício do futuro do País.”

O Museu Naval está localizado à Rua Dom Manuel, 15, no centro do Rio de Janeiro, próximo à Praça XV e à estação das barcas Rio-Niterói.

A visitação pode ser feita de terça-feira a domingo, das 12 às 17 horas. Os ingressos são adquiridos na entrada, ao preço de R\$4,00.

Estudantes e pessoas com mais de 60 anos de idade pagam meia-entrada (R\$ 2,00). O ingresso é gratuito para: militares, portando carteira de identidade das Forças Armadas; servidores civis do

Comando da Marinha, portadores de carteira de identidade da Marinha; dependentes de militares e servidores civis

do Comando da Marinha, portadores de carteira da Marinha; e crianças de até 6 anos.

UMA VIAGEM AO PASSADO EM UM VELHO SUBMARINO BRASILEIRO

A *Revista Marítima Brasileira* tomou conhecimento de texto com o título acima, escrito pelo turista norte-americano Bryan Thomas Schmidt em 20 de setembro último e publicado em página da internet¹. O texto relata a visita de Schmidt ao Espaço Cultural da Marinha durante sua estada no Rio de Janeiro.

Pela forma como descreve a satisfação pelos momentos agradáveis que a visita lhe proporcionou, publicamos a tradução do relato.

"Para a maioria dos turistas, uma viagem ao Brasil não pode deixar de incluir uma visita ao Rio de Janeiro, às margens da Baía de Guanabara, a mais famosa e segunda maior cidade brasileira (a maior é São Paulo). Com belas praias, ricos museus, arquitetura variada e vida noturna deslumbrante, é um lugar para se guardar na memória.

Para aqueles que amam o Rio de Janeiro, com toda sua energia e abundância de atividades, um local que não pode deixar de ser visitado é o Espaço Cultural da Marinha. Situado na Avenida Alfred Agache, este museu fica à beira-mar, junto a um estabelecimento da Marinha.

De lá pode-se admirar a Baía de Guanabara e observar os aviões decolando do Aeroporto Santos Dumont. Ver as

grandes aeronaves pousando naquela pista aparentemente curta é realmente uma imagem para ser recordada e também um bom momento para ser fotografado. A localização do Espaço também permite uma ótima vista da Ilha Fiscal e de outras ilhas da baía, e pode-se dali observar navios de todas as formas e tamanhos movimentando-se em suas águas – de pequenos veleiros e barcas de passageiros para Niterói até navios de maior porte.

Mas as verdadeiras jóias são dois navios ancorados no Espaço: o Submarino-Museu *Riachuelo* e o Contratorpedeiro *Bauru* – este participou da Segunda Guerra Mundial. Ambos os navios podem ser visitados, estão bem preservados e abrigam exposições mostrando como era a vida a bordo. Os navios estão em uma marina e são como cápsulas que nos transportam a um tempo passado; de seus convêses tem-se uma vista impressionante da baía e da área adjacente.

Descendo as escadas e atravessando as escotilhas do *Riachuelo*, se é levado a imaginar como tantos homens podiam viver em seu interior. Para alguém de compleição física acima da média, as escadas estreitas e íngremes e os pequenos compartimentos dificultam os movimentos com o navio atra-

visitados, estão bem preservados e abrigam exposições mostrando como era a vida a bordo. Os navios estão em uma marina e são como cápsulas que nos transportam a um tempo passado; de seus convêses tem-se uma vista impressionante da baía e da área adjacente.

¹N.R.: Publicado originalmente em www.brazzil.com.

cado. Pensar em como seria trabalhar e se movimentar com o navio navegando mergulhado em mar aberto é assustador.

É impressionante constatar como as acomodações são normalmente apertadas e como os beliches são instalados em qualquer espaço disponível, mesmo em áreas onde não é possível imaginar que se possa dormir com tranquilidade. Os tubos de torpedo, as praças de máquinas, o passadiço e as acomodações para os oficiais estão abertos à visitação e podem ser observados em detalhes. O periscópio do submarino está operando e através dele os visitantes podem observar o centro do Rio ao redor e também o mar. Sempre tive a curiosidade de saber como seria a vida no interior de um submarino e constatei que a embarcação é mais compacta e apertada do que eu imaginava. Quando me abaixava e levantava uma perna primeiro para passar através de cada escotilha, ficou fácil de compreender por que os marinheiros dizem que é necessário algo de especial para se tornar um submarinista. Uma visita ao *Riachuelo* bastou para tirar minhas dúvidas quanto a isso.

O *Bauru* é igualmente impressionante, com seu consultório médico, sua enfermaria, sua barbearia e seu passadiço, todos incluídos na visita. O navio tem muitas escadas íngremes e escotilhas estreitas. Em ambos os navios há manequins uniformizados e distribuídos em locais em que possam demonstrar as atividades da tripulação de cada setor. Tentei me imaginar deslocando-me pelos corredores e escadas estreitos, com o mar agitado, e o vento e a batalha rugindo em torno de mim. Deve ter sido, realmente, um feito extraordinário para os que dele participaram.

Pode-se também recriar na imaginação o famoso momento cinematográfico vivido no filme *Titanic* por Leonardo di Caprio e Kate Winslet de pé, na proa contra o ven-

to, gritando: "Eu sou o dono do mundo!" Chegando à proa e olhando para baixo, pode apreciar as dimensões da amarra que prende a âncora. Mais tarde, pode ver uma grande âncora de reserva. Para aqueles que não tiveram a oportunidade de ver esses navios de perto, o Espaço Cultural da Marinha oferece uma boa chance.

Também tentei me imaginar trabalhando na cozinha de ambas as embarcações. Embora os cozinheiros do *Bauru* tivessem mais espaço do que os do submarino, ainda deve ter sido um desafio não se queimar ou se ferir nas ocasiões em que o navio estivesse enfrentando mar grosso ou balançando pela ação das ondas e do vento. Realmente, aqueles homens tinham que desenvolver habilidades de verdade para que suas tarefas pudessem ser executadas.

Para aqueles que apreciam reviver a história, essa experiência é o mais próximo que se pode chegar. E a liberdade de explorar os navios sem interferências – frequentemente um inconveniente em atrações menores –, é ali uma grande vantagem. A ausência de grupos de turistas acompanhados por guias permite que se passeie pelos navios à vontade e que se gaste o tempo que se deseja examinando os vários detalhes.

Existem, ainda, um Museu de Arqueologia Subaquática e modelos de navios históricos. Outra atração é a *Galeota*, uma embarcação utilizada pela família real portuguesa. O museu apresenta a maior parte do acervo antes exposto no Museu Naval e Oceanográfico, incluindo pinturas e gravuras, armas e figuras de proa.

Finalmente, em um cais próximo, pode-se pegar uma embarcação para visitar o antigo prédio da Alfândega, na Ilha Fiscal, que agora abriga um museu. O referido prédio foi construído sob determinação do imperador Pedro II. Este, porém, considerou que o prédio tinha ficado muito bonito para ser usado como repartição pública e

decidiu realizar ali recepções oficiais. Entretanto, somente uma foi realizada, cinco dias antes da proclamação da república. Agora o prédio está integrado ao Complexo Cultural da Marinha.

Tivemos muita dificuldade para encontrar essa jóia quando tentamos ali chegar pela primeira vez, porque nem todos os motoristas de táxi sabiam como localizar o endereço. Após tomarmos um táxi de volta ao local de onde saímos, finalmente localizamos o Espaço por trás da Casa França-Brasil e atravessamos correndo uma via expressa para chegar a ele. Valeu o esforço, que resultou num grande prazer. Minhas fotos de viagem preferidas foram tiradas lá, e tanto minha noiva como eu consideramos ter sido esse um ponto alto dessa ida ao Brasil."

O Espaço Cultural da Marinha (onde se encontram atracados o Navio-Museu *Bauru*, o Submarino-Museu *Riachuelo*) e a Ilha Fiscal integram o Complexo Cultural da Marinha, localizado no centro da cidade do Rio de Janeiro, à beira-mar, no antigo Cais dos Mineiros, entre a Praça XV (onde fica a estação das barcas para Niterói) e as instalações da Marinha (antigo prédio do Ministério) ao final da Rua 1ª de Março. Como referência para localização, fica próximo à Casa França-Brasil e à Igreja da Candelária.

O acesso ao Complexo é pelo Espaço Cultural da Marinha, na Avenida Alfred Agache (que liga o "mergulhão" da Praça XV à Praça Pio X – Candelária). O funcionamento é de terça a domingo, de 12 às 17 horas. Informações pelos telefones 2104-6992 e 2104-6025.

ALERTA AOS INATIVOS E PENSIONISTAS

O Serviço de Inativos e Pensionistas da Marinha (SIPM) tem recebido denúncias de seus usuários que informam estar sendo procurados por pessoas que dizem representar o SIPM e que buscam obter informações pessoais tais como dados de cadastro no SIPM, de pagamento, de conta bancária etc.

Essas pessoas também se oferecem para prestar serviços e para proporcionar melhorias em benefícios e pensões.

O SIPM alerta aos militares inativos, servidores civis aposentados, ex-combatentes e a suas respectivas pensionistas para o fato de não possuir representantes credenciados a visitar residências a fim de tratar de quais-

quer assuntos, principalmente a respeito de benefícios de pensões, contratações de seguros de vida ou de planos de saúde. Por esse motivo, o SIPM não pode se responsabilizar por quaisquer contratos firmados entre os supostos representantes e os inativos ou suas pensionistas.

Aqueles que tiverem dúvidas ou julgarem estar sendo vítimas de falsos representantes do SIPM devem entrar em contato com aquele Serviço pelos telefones (21) 2104-5721 ou (21) 2104-6390 ou pela Internet, com a Ouvidoria do SIPM nos endereços de e-mail 07@sipm.mar.mil.br, 07101@sipm.mar.mil.br ou 011@sipm.mar.mil.br.

MELHORIA DE REMUNERAÇÃO PARA REFORMADOS

O Comandante da Marinha aprovou o Parecer nº 7/2006 da Consultoria Jurídica-Adjunta do Comando da Marinha, firmando o entendimento de que os militares re-

formados por idade limite, quando julgados inválidos por serem portadores de doenças previstas em lei, terão direito a perceber remuneração calculada com base no

soldo correspondente ao grau hierárquico imediatamente superior.

Com o propósito de facilitar a habilitação a esse direito pelos militares que a ele fazem jus, a Diretoria do Pessoal Militar da Marinha colocou em sua página da Intranet

(www.dpmm.mb/Downloads.htm) cópia do Parecer nº 7/2006 e um modelo de requerimento para nova inspeção de saúde.

Os interessados poderão obter informações junto a suas respectivas OM de pagamento.

SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO NA AMAZÔNIA

A Capitania dos Portos da Amazônia Oriental lançou o Programa de Segurança da Navegação na Amazônia, com o propósito de desenvolver campanhas educativas voltadas para a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana e a prevenção da poluição junto à comunidade ligada ao ambiente fluvial.

O programa é composto por seis projetos:

1 – Educando para preservar os rios

Desenvolvido junto a empresas ligadas ao transporte e à distribuição de combustíveis. Pretende aumentar a segurança e a prevenção de acidentes ambientais em terminais, navios e balsas durante o transporte e a transferência de combustíveis.

2 – Educando o pequeno navegante

Voltado para o navegante carente de recursos, para o desenvolvimento de uma mentalidade fluvial orientada para a segurança da navegação e a preservação da vida.

3 – Educando o pequeno marinheiro

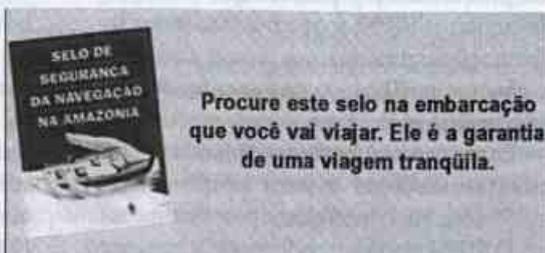
Voltado para os aquaviários que são proprietários ou conduzem embarcações miúdas para o transporte de familiares ou de pequenas cargas, para sua própria subsistência. Pretende conscientizar esse pessoal para a segurança da navegação.

4 – A segurança da navegação comercial

Dividido em duas partes:

A navegação do presente – desenvolvido junto aos empresários do transporte fluvial, consta de um programa de vistorias e inspeções voluntárias bimensais, com atribuições de pontuação, conferindo às embarcações que obtiverem resultado satisfatório o selo de segurança da navegação, que indicará as embarcações mais seguras para o transporte de passageiros.

A navegação do amanhã – projeto desenvolvido em parceria com diversos ór-



ALÉM DO SELO, VERIFIQUE OS SEGUINTEs ITENS:

- Placa com lotação autorizada;
- Quantidade de coletes salva-vidas;
- Material de combate a incêndio;
- Caixa de primeiros socorros;
- Excesso de passageiros ou de cargas;
- Tripulação habilitada;
- Arrumação da carga no porão ou em local apropriado no convés; e
- Inexistência de carga perigosa junto com passageiros (produtos tóxicos e inflamáveis).

gãos governamentais ligados ao transporte aquaviário, que busca delinear as embarcações fluviais adequadas para o transporte de passageiros na região e os rumos a serem adotados para aprimorar a segurança da navegação até o ano de 2015.

5 – Educando para evitar sofrimento

Voltado para o pequeno navegante, proprietário de embarcação miúda, que a empre-

ga no transporte familiar ou de mercadorias para uso próprio ou para pequeno comércio.

6 – Educando para evitar vandalismo

Procura alcançar todos os aquaviários com o objetivo de sensibilizá-los para a importância da Sinalização Náutica para a Segurança da Navegação na Amazônia.

Fonte: Informativo Náutico (DPC), abr./jun. 2006.

FILME DA MARINHA PREMIADO NO EXTERIOR

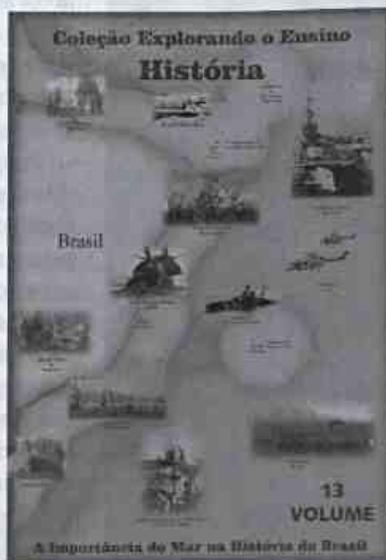
O filme institucional “Os Navios da Esperança”, produzido pela Divisão de Divulgação da Diretoria de Ensino da Marinha, foi premiado na 17ª Resenha Cinematográfica Internacional “Eserciti e Popoli”, na categoria “Empenho Social”.

O concurso foi realizado no período de 5 a 12 de novembro último, na cidade de

Bracciano, na Itália, com a participação de Forças Armadas, órgãos governamentais e entidades públicas e privadas de diversos países, que atuam no setor de defesa. O filme mostra o atendimento médico-hospitalar às populações ribeirinhas da Região Amazônica realizado pelos navios de assistência hospitalar da Marinha do Brasil.

“A IMPORTÂNCIA DO MAR NA HISTÓRIA DO BRASIL”

A Marinha do Brasil lançou, no Clube Naval de Brasília, em 20 de novembro último, o livro *A Importância do Mar na História do Brasil*. Elaborado pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, a obra está sendo apresentada ao Ministério da Educação e, após a adequação didática, fará parte da coleção “Explorando o Ensino”. Esse livro se destina aos educadores e tem por objetivos res-



gatar os importantes acontecimentos ocorridos no mar quando da estruturação do nosso país e contribuir para o fortalecimento da consciência marítima nacional, tanto aproximando os brasileiros do papel desempenhado pelo mar na nossa história quanto de sua potencialidade no desenvolvimento do Brasil.

Com tiragem inicial prevista de 177 mil exemplares, o livro será dis-

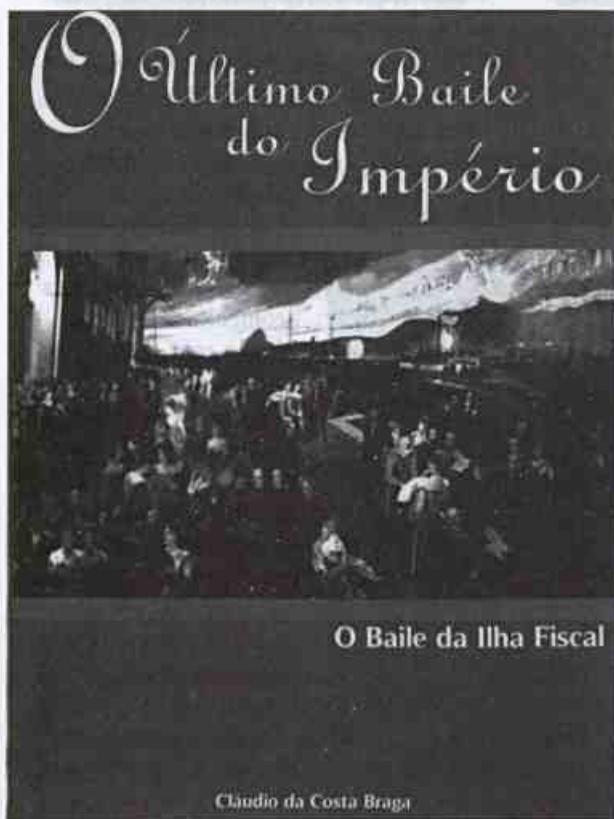
tribuído pelo Ministério da Educação às escolas públicas de ensino fundamental e médio, às Secretarias de Educação e à rede federal e estadual públicas do País. Já a Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar fará a entrega às escolas militares e aos professores de História de todos os níveis de ensino, inclusive os de graduação e pós-graduação. A intenção é que a obra se torne material de apoio aos procedimentos de ensino e aprendizagem.

Seguindo essa linha, os temas abordados são: a história da navegação; a expansão marítima européia e o Descobrimento do Brasil; as invasões que poderi-

am ter fracionado o território brasileiro; a formação da Marinha Imperial brasileira; a atuação da Marinha nos conflitos internos da Regência; a atuação da Marinha na Guerra da Tríplice Aliança com o Governo do Paraguai; a Marinha na República; o mar no contexto atual da nossa história; vultos notáveis da História Naval brasileira; e o emprego permanente do Poder Naval.

A cerimônia de lançamento contou com a presença do ministro da Educação, Fernando Haddad, e do comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, além de diversas autoridades da área de educação.

“O ÚLTIMO BAILE DO IMPÉRIO”



Em 9 de novembro último, no Espaço Cultural da Marinha, foi lançado o livro “O último baile do Império”, de autoria do Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM-1) Cláudio da Costa Braga.

Tendo este evento da história do Brasil como centro de sua narrativa, o Comandante Costa Braga rememora o ambiente social e político dos últimos dias da monarquia no País.

No prefácio da obra, resume o Almirante Armando de Senna Bittencourt: “No meio de todo esse ambiente político efervescente, ocorre o baile. Uma magnífica festa, que reúne na Ilha a nata da sociedade do Império. Isso torna o espetáculo fascinante e o autor deste livro explora com maestria seus detalhes, sem omitir os mais fúteis. Que linda história, tão pouco aproveitada por nossa literatura e cinema!”.

DIVULGAÇÃO DA REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA NO EXTERIOR

Não podemos deixar de registrar o quanto nos honra vermos reproduzido no *Boletín del Centro Naval*¹ o artigo do Professor Eduardo Ítalo Pesce, *Uma Marinha Oceânica para o século XXI*,² que recebeu o Prêmio Revista Marítima Brasileira em

2004, em cuidadosa tradução do Capitán de Navío Cecilio M. Robles.

Transcrevemos abaixo trecho da Carta do Diretor daquela publicação coirmã, Capitán de Navío Juan Antonio Imperiale, apresentando o artigo e recomendando sua leitura:

“Com prazer destaco um artigo muito importante que reproduzimos da Revista Marítima Brasileira: “Uma Marinha Oceânica para o século XXI”, cujo autor é o Professor Eduardo Ítalo Pesce. Essa revista, que é a mais antiga da América e a segunda mais antiga do mundo – foi fundada pelo Primeiro-Tenente Sabino Elói Pessoa em 1851 –, é uma publicação oficial da Marinha do Brasil que nos honrou em reproduzir e comentar artigos do Boletín. O texto que hoje reproduzimos foi reeditado no número correspondente ao primeiro trimestre de 2006 daquela magnífica revista e foi premiado pelo Comandante da Marinha do Brasil. Estou convencido de que será de grande interesse para os nossos leitores.”

REVISTA NAVIGATOR NA INTERNET

Já se encontra disponível na internet o site da revista *Navigator* (www.revista-navigator.net). Esta publicação é um periódico semestral editado pelo Serviço de Documentação da Marinha e que tem como propósito preservar a memória marítima por meio da publicação de artigos científicos. Tais artigos versam sobre História da Navegação, Arqueologia Subaquática, Cartografia Marítima Antiga, Colonização e Defesa do Litoral, Batalhas Navais e outros temas relativos à História Marítima.

O site é dirigido a professores, pesquisadores, alunos de História e oficiais

de Marinha, com o objetivo de incentivar a pesquisa sobre temas de História Marítima no meio acadêmico. Nele é possível encontrar artigos, comunicações, resenhas, normas para publicação e diversos links para sites de pesquisa em bibliotecas on-line e documentos digitalizados.

Está previsto para o início de 2007 colocar à disposição dos interessados o índice remissivo da revista, contendo todas as matérias publicadas, desde a primeira edição, de junho de 1970.

¹ N.R.: Correspondente à RMB na Armada argentina.

² N.R.: Publicado na RMB 1º trim/2003, p. 141-163 e republicado na RMB 1º trim/2006, p. 31-50, por ocasião da entrega do Prêmio Revista Marítima Brasileira.

MARCAÇÃO DE CONSULTAS NO HCM

O Hospital Central da Marinha (HCM), no Rio de Janeiro, iniciou novo procedimento para marcação de consultas nas clínicas de: Acupuntura, Clínica Médica, Cardiologia, Odontologia, Oftalmologia, Ortopedia, Otorrinolaringologia, Nutrição, Psiquiatria, Psicologia e Fisioterapia.

A marcação de consultas passou a ser feita com utilização de sistema informatizado.

As consultas poderão ser marcadas, pessoalmente, pelos interessados, na sala de espera do HCM, ou pelo telefone (21) 2196-0096, por intermédio da central

de marcação de consultas da Policlínica Naval Nossa Senhora da Glória (PNNSG).

É necessária a presença do interessado para marcação de exames de Audiometria Tonal/Vocal, Eletrocardiograma (ECG), Eletroencefalograma (EEG) e Teste Ergométrico, em virtude de ser preciso verificar o pedido de exame médico e transmitir instruções específicas.

Não é necessária marcação prévia para: Exames de Laboratório, Radiografia (Raios-X) e Audiometria Ocupacional, permanecendo o sistema de distribuição de senhas para ordenar o atendimento.

COMITIVA DA MARINHA PERUANA VISITA MANAUS

No período de 6 a 9 de setembro último, o Comando do 9º Distrito Naval (Manaus) recebeu naquela cidade, em visita oficial, delegação da Armada peruana chefiada pelo comandante-geral de Operações na Amazônia, Vice-Almirante Luis Alejandro Ramos Ormeño. A delegação contou, ainda, com a participação dos tripulantes do Navio-Patrolha da Marinha de Guerra do Peru, *BAP Amazonas*, que enviou um destacamento ao desfile militar do dia 7 de setembro.

Este intercâmbio, realizado anualmente, é considerado de grande importância para o estreitamento dos laços de amizade entre as Marinhas dos dois países, que compartilham o uso do Rio Amazonas.

Na programação da comitiva peruana, além da participação no desfile militar, da abertura do *BAP Amazonas* à visitação pú-

blica e da visita às Organizações Militares subordinadas ao Comando do 9º Distrito Naval, foram incluídas diversas atividades de conagração entre a tripulação daquele navio e os militares da Flotilha do Amazonas que estiveram, no mês de julho,

em Iquitos participando das chamadas "Festas Pátrias" do Peru.

Os visitantes também puderam conhecer vários pontos turísticos da cidade, como o Teatro Amazonas e o Palácio Rio Negro.

Em retribuição, a delegação peruana ofereceu, no dia 8 de setembro, a bordo do *BAP*

Amazonas, um coquetel aos oficiais da Marinha do Brasil e a diversas autoridades locais.

Durante a visita ao porto de Manaus, o navio peruano ficou atracado no Cais do Roadway, acompanhado pelo Navio-Patrolha Fluvial *Raposo Tavares* e pelo Navio de Assistência Hospitalar *Carlos Chagas*.



Visita do chefe da delegação peruana ao Com9ºDN

NAVIO-ESCOLA DO EQUADOR VISITA O PORTO DO RIO DE JANEIRO

Como parte do XXIII Cruzeiro de Instrução Internacional de Guardas-Marinha, o Navio-Escola *Guayas*, da Armada do Equador, visitou o porto do Rio de Janeiro de 26 de setembro a 2 de outubro último.

Durante a sua permanência e como parte do protocolo, os guardas-marinha visitaram as principais autoridades civis e militares do Rio de Janeiro e conheceram os pontos turísticos da cidade. Em homenagem ao patrono da Marinha do Brasil, os aspirantes fizeram uma oferta floral ao pé do Monumento Almirante Tamandaré, localizado na Praça Marinha do Brasil, no bairro de Botafogo.

O objetivo principal da visita foi estreitar e fortalecer os vínculos de cooperação

e irmandade com o povo e a Marinha do Brasil, além de contribuir para formação profissional dos guardas-marinha, mediante instrução e treinamento no mar, e de difundir os princípios institucionais, a cultura e os valores do povo equatoriano.

O navio zarpu do Equador em 28 de julho, passando pelos portos de Panamá, Cartagena (Colômbia), La Guaira (Venezuela), Salvador e Rio de Janeiro. A viagem prosseguiu com visita aos portos de Montevidéu (Uruguai), Buenos Aires (Argentina), Punta Arenas e Valparaíso (Chile), e Callao (Peru).

O cruzeiro foi programado para durar 133 dias, com retorno ao Equador previsto para 8 de dezembro.

PRÊMIOS PARA O ADESTRAMENTO DOS NAVIOS DA ESQUADRA

O Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão (CAAML) divulgou a relação dos vencedores dos troféus oferecidos aos navios e militares que se destacaram pelo desempenho nos exercícios e cursos de adestramento em 2006.

– **Troféu Dulcineca:** Instituído em 1978, destina-se ao navio da Esquadra que mais se destacou nos cursos e adestramentos de Combate a Incêndio (CBINC) e Controle de Avarias (CAV): **Fragata *Bosísio***;

– **Troféu Operativo Alfa Mike:** Instituído em 2005, destina-se ao navio da Esquadra que mais se destacou nos adestramentos de operações navais em simuladores de Guerra Acima d'Água: **Navio-Aeródromo *São Paulo***;

– **Troféu Operativo Fixo Mage:** Instituído em 2005, destina-se ao navio da Esquadra que mais se destacou nos adestramentos de operações navais em simuladores de Guerra Eletrônica: **Corveta *Julio de Noronha***;

– **Troféu Operativo Uno Lima:** Instituído em 2005, destina-se ao navio da Esquadra que mais se destacou nos adestramentos de operações navais em simuladores de Guerra Anti-Submarino: **Fragata *Liberal***; e

– **Troféu Positicon:** Instituído em 2006, destina-se ao militar da Esquadra que mais se destacou no exercício da função de Controlador Aéreo Tático, em controle real no mar e em adestramentos realizados neste Centro: **1ºSG-OR Carlos Renato de Lemos Silva**, da **Fragata *Defensora***.

A contagem final de pontos referentes aos navios e militares que concorreram aos Troféus encontra-se no site do CAAML na Intranet.

A cerimônia de entrega dos troféus foi realizada no dia 11 de dezembro, no CAAML-GruCav (Parada de Lucas-RJ), tendo sido presidida pelo comandante-em-chefe da Esquadra.

(Fonte: Bono nº 775, de 7/12/2006)

DECLARAÇÃO DE GUARDAS-MARINHA

Em 9 de dezembro, na Escola Naval, com a presença do ministro da Defesa, Waldir Pires, foi realizada a Cerimônia de Declaração de Guardas-Marinha (GM) da Turma Almirante Sylvio de

Noronha, composta por 117 guardas-marinha da armada, 34 fuzileiros navais e 36 intendententes.

Integram esta turma dois guardas-marinha da Marinha da Namíbia.

OPERAÇÃO NEGRO II



O Comando do 9º Distrito Naval (Manaus) realizou a última operação em grupo-tarefa de 2006, a Operação Negro II, na área de exercícios da Marinha localizada na localidade de Velho Airão (AM), próximo ao arquipélago das Anavilhanas, no Rio Negro.

Participaram da Operação os cinco navios-patrolha fluviais, os NpaFlu *Pedro Teixeira*, *Raposo Tavares*, *Roraima*, *Rondônia* e *Amapá*, além do Navio de Assistência Hospitalar Carlos Chagas, três aeronaves do 3º Esquadrão de Helicópteros de Uso Geral (EsqdHU-3), dez lanchas de ação rápida (LAR), uma Companhia de Fuzileiros Navais do Batalhão de Operações Ribeirinhas e 12 embarcações de transporte de tropa (ETT).

Com cerca de 600 militares embarcados, foram realizados, no período de 6 a 10 de novembro, todos os tipos de exercícios de adestramento de Fase III, a partir de uma situação fictícia, tendo como foco a reto-

mada de uma área ribeirinha, o controle de calha fluvial e a proteção do tráfego de navios e embarcações mercantes.

Durante o trânsito para a área de operações, foram realizados intensos exercícios de reação contra ameaças aéreas e de superfície, esclarecimento aéreo, manobras táticas, exercícios de comunicações entre navios, além de passagem de carga e transferência de combustível e munição, navegação às escuras e navegação em áreas não hidrografadas, e escolta de comboio fluvial.

TREINAMENTO DE PROCEDIMENTOS DOUTRINÁRIOS DE OPERAÇÕES RIBEIRINHAS

Na área de operações foram aplicados os procedimentos doutrinários para Operações Ribeirinhas, em especial o controle de calha fluvial e de suas margens durante todo o período do exercício. Foram realizados exercícios de tiro real, diurno e noturno, com canhões de 40 mm e metralhadoras Ponto 50



dos navios-patrolha. No dia-D ocorreu um bombardeio simultâneo por todos os NPaFlu, complementado com tiro também real do armamento dos helicópteros, sobre uma das praias onde foi realizado, em sequência, o assalto ribeirinho.



Precedido de infiltração de elementos de Fuzileiros Navais (FN) e de mergulhadores, foi realizado um assalto à cabeça de praia fluvial, com apoio de fogo simulado dos navios-patrolha e tiro real sobre alvos instalados em terra. Um Grupo de Combate de FN realizou movimento helitransportado e adestramento de retirada pelo método de "penca".

Em terra, fuzileiros navais puderam realizar toda a série de exercícios de tiro real, inclusive tiro com morteiros, além de exercícios de estabelecimento de base de combate e base de operações aéreas, patrulha na selva e outros característicos das ações no binômio rio-selva, durante os quatro dias de permanência na área de exercício.

Em uma localidade vizinha, foi realizado, ao anoitecer do dia-D, um exercício de resgate de refém, com infiltração por meio de mergulhadores embarcados em uma LAR e a sua posterior retirada por meio de aeronave. Esta, pousando em uma clareira na selva, recebeu a cobertura de um segundo helicóptero guarnecido com atiradores, no ar. Um pelotão de FN previamente infiltrado deu proteção em terra ao grupo de resgate durante a sua retirada, tendo ocorrido uma interação com o figurativo inimigo.

As Operações Negro estão entre as mais importantes para aperfeiçoar o preparo das

unidades operativas do Comando do 9º Distrito Naval. Sendo operações essencialmente navais, vêm contribuindo para testar e aperfeiçoar a doutrina relacionada com as Operações Ribeirinhas, empregando, concomitantemente e sem limitações, navios, embarcações, aeronaves e tropas de Fuzileiros Navais.

POPULAÇÃO RIBEIRINHA ATENDIDA DURANTE A OPERAÇÃO

Além de ter sido empregado como navio de recebimento e tratamento de baixas (NRTB), plataforma de pouso, apoio logístico, transporte de tropas e ter participado de todos os exercícios operativos, o NAsH *Carlos Chagas* prestou assistência médica, odontológica e de orientação sanitária (ASSHOP) às comunidades situadas nas proximidades da área de operação.

Durante essa ASSHOP, a tripulação do navio reencontrou a menina Marina, na comunidade de Mirituba, nascida a bordo em março deste ano durante a Operação Negro I e cujo nome foi uma carinhosa forma dos pais agradecerem à Marinha pela assistência ao parto. Agora com sete meses de idade, foi examinada pelos médicos do NAsH e vacinada. Segundo as declarações da mãe, Andréia Robledo, esta foi a única oportunidade, desde o nascimento, em que a criança voltou a receber atendi-



mento médico. Também comoveu os convidados o fato de que um dos novos habitantes dessa mesma comunidade, com 23 anos de idade, pela primeira vez na vida recebia tratamento dentário.

Na região, muito pouco habitada, foram feitos cerca de 330 atendimentos, entre exames de laboratório, consultas médicas, procedimentos ambulatoriais e tratamentos odontológicos, além de vacinação de rotina em todas as crianças encontradas.

SEMANA DA MARINHA DIA DO MARINHEIRO

O ato da abertura da Semana da Marinha de 2006, no Rio de Janeiro, foi realizado em 3 de dezembro com a Cerimônia de Assunção, pela Marinha, da Guarda no Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra Mundial. Com significativa presença popular, o evento contou com apresentação da Banda Marcial do Corpo de Fuzileiros Navais e com atividades direcionadas às crianças, como oficinas de nós e voltas e de apito.

Como parte das comemorações da Semana da Marinha, os Comandos dos Distritos Navais, algumas Organizações Militares isoladas e as diversas Sociedades dos Amigos da Marinha realizaram eventos realçando a integração da Marinha com a sociedade brasileira como um todo, divulgando sua atuação em proveito dos interesses nacionais, rememorando os fatos históricos em que a Marinha teve participação destacada e homenageando nossos heróis e vultos históricos, em especial o Almirante Tamandaré, Patrono da Marinha, em cujo aniversário de nascimento, 13 de dezembro, comemoramos o Dia do Marinheiro.

Dentre os eventos artísticos e culturais, destacamos o VII Salão de Artes Manaus-Marinha, realizado no período de 7 a 14 de dezembro, evento do calendário cultural da

OPERAÇÃO RECEBEU DESTAQUE NA MÍDIA LOCAL E NACIONAL

A Operação recebeu ampla cobertura da imprensa local e de emissoras de televisão coligadas a redes nacionais. Jornalistas e cinegrafistas permaneceram a bordo durante dois dias e produziram matérias para os principais jornais e redes de TV, divulgando a presença e as ações da Marinha na Amazônia.

cidade de Manaus, com a exposição de obras relacionadas com a presença da Marinha do Brasil nos rios da Amazônia ou no oceano, ou sobre a navegação ou o navegante, ou quaisquer atividades marítimas ou fluviais.

Vários órgãos realizaram eventos esportivos, com o apoio de patrocínios e a colaboração das federações e clubes esportivos regionais e com a participação da Sociedade dos Amigos da Marinha (Soamar) local. Inscrevem-se nesse particular a Regata Marinha do Brasil e a X Travessia do Canal a Nado, realizadas em Santos, no dia 3 de dezembro; e a XXXIV Maratona Aquática Almirante Tamandaré, realizada no dia 10 de dezembro, em Manaus, consistindo na travessia do Rio Negro, numa extensão de 10 km.

As Soamar promoveram eventos sociais em homenagem à Marinha, como a Soamar-Santos, que comemorou seu 34º aniversário.

Em várias organizações foi feita a entrega da Medalha Amigo da Marinha a personalidades locais.

Foram realizadas cerimônias militares e exposições florais nos locais onde existem estátuas ou bustos do Almirante Tamandaré.

No Dia do Marinheiro, 13 de dezembro, foram realizadas solenidades militares nas quais foi entregue a Medalha do Mérito Tamandaré e lida, em todas as unidades da

Marinha, a mensagem do Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, que a seguir reproduzimos.

“Hoje é uma ocasião muito especial, pois celebramos o Dia do Marinheiro. Ele lembra o nascimento de Joaquim Marques Lisboa, o Marquês de Tamandaré, um exemplo de marinheiro e de brasileiro, que, pelos seus méritos, foi escolhido Patrono da Marinha e ocupa uma posição de destaque no Livro dos Heróis da Pátria.

É, portanto, mais uma ótima oportunidade para apresentar meus cumprimentos a todos os profissionais da Marinha do Brasil que se dedicam incansavelmente ao preparo e ao emprego do Poder Naval, sempre voltado à defesa de nossos interesses no mar.

Sabemos que uma Marinha bem equipada é um importante fator de orgulho da

nossa nação, e continuaremos nos empenhando fortemente para que ela amplie sua capacidade de operação, bem como a da construção naval. Acredito veementemente que, em breve, estaremos novamente ocupando lugar de destaque no ambiente militar naval ao iniciarmos o programa de construção de navios patrulha, de mais um submarino e de modernização cada vez maior dos nossos equipamentos.

Exorto a todos, marinheiros e fuzileiros, que mantenham a atenção no imenso e importante legado que seu Patrono nos deixou. Sua vida foi, é e continuará a ser um exemplo para nós, brasileiros. A postura dos senhores, sempre positiva, leal e de confiança, é, para mim, a mais clara evidência de que os exemplos deixados por Tamandaré sempre nortearam a Marinha do Brasil.

Parabéns à Marinha do Brasil!”



JOAQUIM MARQUES LISBOA
MARQUÊS DE TAMANDARÉ

Nessas cerimônias também foi lida Ordem do Dia do comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, alusiva à data, que se transcreve a seguir:

“A Marinha do Brasil se engalana, uma vez mais, no dia do nascimento do seu Patrono, o Almirante Joaquim Marques de Lisboa, Marquês de Tamandaré, para comemorar o Dia do Marinheiro.

Nas cerimônias que realizamos em todos os Distritos Navais, é feita também a imposição da medalha que leva o nome do nosso mais ilustre marinheiro a todos aqueles que com ela foram agraciados, pelos serviços prestados à nossa instituição.

Nas três últimas oportunidades em que reverenciamos esta importante data, minhas Ordens do Dia expressaram o orgulho, o respeito e a gratidão que temos por ele, pelo imenso legado que nos deixou.

No próximo ano, em que se completam os 200 anos do seu nascimento, a Nação brasileira e a sua Marinha certamente celebrarão, com o devido brilho, tão magno acontecimento.

Nesta Ordem do Dia, inspirado nas virtudes do nosso Patrono, falarei aos marinheiros de hoje.

Mas quem são eles?

Os marinheiros de hoje somos todos nós: homens e mulheres, de todos os corpos e quadros, dos diversos postos e graduações; enfim, todos aqueles que servem na Marinha.

Uns são temporários, outros já têm estabilidade. Mas todos trabalham com total dedicação, para a grandeza da nossa Marinha. Todos prestaram o solene juramento perante a Bandeira Nacional e continuam honrando o juramento feito.

Usam, com orgulho, os seus uniformes, simbolizados pela gola ou pela fita.

São freqüentemente movimentados, o que, por vezes, causa o afastamento de suas famílias.

Estão em quase todos os rincões do território nacional, marcando a presença do Estado brasileiro e dando exemplos de cidadania e solidariedade.

Com o seu trabalho, muitas vezes anônimo, fazem com que a Marinha continue a ser respeitada, dentro e fora das nossas fronteiras, e com que seja uma das instituições em que a sociedade brasileira mais confia.

Uns guarnecem e operam os nossos meios navais, aeronavais e de fuzileiros

navais, outros provêm o apoio, das mais diversas naturezas, para que as forças operativas se mantenham aprestadas.

Os marinheiros de hoje estão presentes nos navios que patrulham e defendem a nossa Amazônia Azul e as nossas principais bacias hidrográficas; no contingente brasileiro que ajuda a manter a paz no Haiti; nos destacamentos que provêm a segurança de algumas das nossas embaixadas no exterior e, também, no continente gelado.

Prestam assistência às populações ribeirinhas da calha do Rio Amazonas e de seus principais afluentes; os navios que os levam são chamados pela população local de "navios da esperança".

Instalam, em curtíssimo prazo, hospitais de campanha para enfrentar as crises que, por vezes, ocorrem no sistema de saúde pública e produzem medicamentos, contribuindo para que sejam assistidos os brasileiros menos favorecidos.

Desenvolvem ciência e tecnologia e constroem navios e submarinos.

Atuam na preservação da segurança da navegação e na salvaguarda da vida humana no mar e zelam pelo cumprimento das nossas leis no mar e nas calhas dos nossos principais rios.

Esse belo conjunto de brasileiros é regido por legislação específica, o que, por vezes, gera incompreensões e até injustiças, mas não se deixam abater.

Por que agem assim?

Porque acreditam em valores, têm princípios e tradições e confiam em que a Nação brasileira não lhes negará os meios e as condições para que simplesmente possam cumprir a sua missão, o que a nossa sociedade, com justa razão, deles exige.

Aos marinheiros de ontem, de hoje e de sempre, envio os meus cumprimentos pelo seu dia, que sintetizo no sinal que ora está sendo içado – **BRAVO ZULU** – cujo significado é: parabéns, manobra bem executada."

