



Homenagem à DOCM — NOVO CENTRO DE MUNIÇÃO DA MARINHA (1998)

**REVISTA
MARÍTIMA BRASILEIRA**



SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

V. 123 nº 04/06 – abr./jun. 2003



OBRAS CIVIS NA MARINHA

1. Residências para submarinistas
2. Reforma na Capitania dos Portos do Rio de Janeiro no Espaço Cultural



- 3 e 4. Biblioteca da Escola de Guerra Naval



4-273, 2, 4(3)

19/08



REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

FUNDADOR:

Sabino Elói Pessoa

Tenente da Marinha
Conselheiro do Império

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

Editada pela Biblioteca da Marinha até 1943.

Irregular: 1851-80.

ISSN 0034-9860.

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

CDD — 359.00981
359 .005

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

v. 123 n.º 04/06
abr./jun. 2003

R. Marit. Bras.	Rio de Janeiro	v. 123	n.º 04/06	p. 320	abr. / jun. 2003
-----------------	----------------	--------	-----------	--------	------------------

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

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

Publicidade e Assinatura

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Divisão de Publicações e Divulgação

Praça Barão de Ladário s/nº

Ilha das Cobras — Centro

20091-090 — Rio de Janeiro — RJ

☎ (21) 3870-6852 e 2524-9460

FAX (21) 3870-6716

E-mail: sdm1412@sdm.mar.mil.br

Intranet: sdm1412@svcdoc

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

BRASIL

R\$ 8,00

R\$ 30,00

EXTERIOR

US\$ 9.00

US\$ 36.00

COMANDANTE DA MARINHA

Almirante-de-Esquadra *Roberto de Guimarães Carvalho*

SECRETÁRIO-GERAL DA MARINHA

Almirante-de-Esquadra *Mauro Magalhães de Souza Pinto*

DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL DA MARINHA

Diretor

Contra-Almirante *Max Justo Guedes*

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Diretor

Capitão-de-Mar-e-Guerra *Luiz Henrique de Azevedo Braga*

Consultores Especiais da RMB

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

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

Superintendência de Documentação

Capitão-de-Corveta (T) *Jorge Luiz Ribeiro Pastura*

Departamento de Publicações e Divulgação

Capitão-de-Corveta (T) *Jorge Luiz Ribeiro Pastura*

Capitão-Tenente *Alberto da Rocha Rebello Júnior*

Primeiro-Tenente (T) *Ana Cristina Requeijo*

Equipe Editorial

Deolinda Oliveira Monteiro

Luciana Lima Gomes (Estagiária)

Manuel Carlos Corgo Ferreira

Tatiane de Araújo Santana (Estagiária)

Diagramação

Celso França Antunes

Edilson José Alves

Apoio Administrativo e Expedição

Primeiro-Sargento (MR-SN) *Jorge José Camberlin de Mattos*

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

Cabo (TI) *Jerônimo Ronaldo Severino Pereira*

MN-QS *Marcus Vinícius Lemos Cabral*

MN-QS *Ricardo Tenório Pessoa da Silva*

Ilda Lopes Martins

Renée Pimentel Reis

Impressão

Base de Hidrografia da Marinha

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

FAÇA DE SEU AMIGO MAIS UM ASSINANTE DA *RMB*

SOLICITAÇÃO DE ASSINATURA

Assinale qual a forma de pagamento desejada:

- 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\$ 30,00.
- anexo (se for do exterior), cheque em reais, em favor do Departamento Cultural do Abrigo do Marinheiro, convertido para o valor correspondente a US\$ 36 (36 dólares americanos), segundo o câmbio oficial.
- para desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de R\$ 2,50, autorizada a sua atualização.

Copie, preencha e remeta esta página para:

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA
REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA
Divisão de Publicações e Divulgação
Praça Barão de Ladário, S/Nº — Ilha das Cobras — Centro
20.091-000 — Rio de Janeiro — RJ
Tels.: (21) 3870-6852 e 2524-9460
FAX (21) 3870-6716
E-mail: sdm1412@sdm.mar.mil.br
Intranet: sdm1412@svcdoc

NOME: POSTO:

ENDEREÇO:

CEP CIDADE: ESTADO:

DATA: Nº DE CORPO (MB):

NOME DO AMIGO:

ENDEREÇO:

CEP CIDADE: ESTADO:

.....

ASSINATURA

SUMÁRIO

- 9 **NOSSA CAPA:
DIRETORIA DE OBRAS CIVIS**
- 17 **O JAPÃO. PEARL HARBOUR E A SAGA DO ALMIRANTE KIMMEL**
Parte I
Mário Jorge da Fonseca Hermes – Almirante-de-Esquadra (Ref^o)
- 55 **RELACIONAMENTO DA INSTITUIÇÃO COM A IMPRENSA**
Luiz Edmundo Brígido Bittencourt – Vice-Almirante (Ref^o)
- 61 **A NATUREZA DA ORDEM MILITAR**
Como saber ordenar
Ruy Capetti – Vice-Almirante (RRm)
- 73 **POLÍTICA, ESTRATÉGIA, DEFESA E SEGURANÇA: USOS E ABUSOS**
Luiz Sérgio Silveira Costa – Vice-Almirante (RRm)
- 81 **AMAZÔNIA PARA QUEM NÃO A CONHECE
USUFRUIR SEM DEPREDAR**
Roberto Gama e Silva – Contra-Almirante (Ref^o)
- 95 **"OS QUATORZE PONTOS" DE WILSON**
Haroldo B. Cordeiro Jr. – Contra-Almirante (Ref^o)
- 115 **SUBMARINOS NUCLEARES – SONHO OU SOLUÇÃO?**
Wilson Jorge Montalvão – Contra-Almirante (RRm)
- 121 **FORÇAS ARMADAS, ESTADO E SOCIEDADE (Prêmio RMB)**
Eduardo Italo Pesce – Professor
- 141 **O BLOQUEIO BRASILEIRO NO RIO DA PRATA EM 1826-8: PRESAS,
POLÍTICA E PROTESTOS INTERNACIONAIS**
Brian Vale
- 159 **PIRATARIA, ROUBO ARMADO EM ÁGUAS TERRITORIAIS E A
BANDIDAGEM NOS PORTOS**
Roberto Ferreira da Costa – Capitão-de-Mar-e-Guerra
- 189 **INCIDENTES NA AMAZÔNIA EM 1949**
Áécio Pereira de Souza – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)
- 199 **A ATUAÇÃO DA MARINHA NAS OPERAÇÕES RESULTANTES DO
MOVIMENTO CONSTITUCIONALISTA, NO ANO DE 1932**
Lauro Nogueira Furtado de Mendonça – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)

- 207 **UM NOVO CONCEITO DE DOCAGEM**
Munir Nagib Hanna Alzuquir – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)
- 211 **O PLANEJAMENTO NO GOVERNO BRASILEIRO**
Amaury Dabul – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)
- 215 **PROJETO BALEIA-MINKE**
De avistagem de grandes cetáceos no litoral do Brasil
Luiz Gonzaga Campos – Capitão-de-Fragata
- 223 **INTEGRAÇÃO NAS FORÇAS ARMADAS BRASILEIRAS**
O conceito de *jointness* é adequado à Marinha brasileira?
Carlos Chagas Vianna Braga – Capitão-de-Corveta (FN)
- 231 **O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL**
- 235 **DOAÇÕES AO SDM**
- 239 **A MARINHA DE OUTRORA**
- 245 **ACONTECEU HÁ CEM ANOS**
- 249 **NECROLÓGIO**
- 259 **CARTA DOS LEITORES**
- 261 **ERRATA**
- 262 **REVISTA DE REVISTAS**
- 271 **NOTICIÁRIO MARÍTIMO**

NOSSA CAPA



O novo Centro de Munição da Marinha

A DIRETORIA DE OBRAS CIVIS DA MARINHA*

Ao longo das últimas décadas, as Forças Armadas têm procurado dominar, elas próprias, a capacidade de gerenciar a execução, a reforma e a manutenção de suas instalações. Nesse sentido, a Diretoria de Obras Civis da Marinha (DOCM), com sede na cidade do Rio de Janeiro, vem obtendo bons resultados, compondo um histórico de importantes e significativas obras.

A transição de um modelo em que o projeto e a construção de instalações marítimas e terrestres da Marinha eram inteiramente dependentes da iniciativa privada especializada para o modelo atual, em que a Marinha tem todas as suas requisições planejadas e atendidas pela DOCM, ocorreu de forma gradual.

O primeiro passo rumo a essa nova concepção administrativa foi dado na década de 40, quando se estruturou a Diretoria de Engenharia da Marinha (DEM), com suas duas subdiretórias: Subdiretoria de Engenharia Naval (SUDEN) e Subdiretoria de Engenharia Civil (SUDEC).

Já havia engenheiros nos quadros de servidores civis e de oficiais do Corpo de Engenheiros e Técnicos Navais.

Para a execução de obras de grande envergadura eram criados organismos temporários, os Escritórios Técnicos Administrativos (ETAs), cujas existências eram encerradas com a conclusão da obra. Foram criados ETAs em Natal, Recife, Maceió, Aratu e São Pedro da Aldeia, extintos, em sua maioria, ainda nos anos 60.

Na década seguinte, cujo início foi marcado pelo desenvolvimento tecnológico decorrente da bem realizada ação política e econômica do Estado, fazia-se mister maior infra-estrutura operacional. Destarte, originária da Subdiretoria de Engenharia Civil, a DOCM foi criada pelo Decreto Presidencial nº 77.784, assinado pelo Presidente Ernesto Geisel em 8 de junho de 1976, sendo ativada em 9 de julho do mesmo ano.

Em poucas palavras, pode-se dizer que seu propósito, como diretoria especializada, é assessorar tecnicamente as organizações

*N.R.: Artigo elaborado pela Diretoria de Obras Civis da Marinha a pedido da RMB.

militares, projetar as obras, licitá-las, contratá-las, avaliá-las, gerenciá-las e entregá-las concluídas. Para tanto, projeta e supervisiona a execução das obras civis de grande complexidade, emite laudos e pareceres, mantém o conhecimento técnico de seu pessoal, administra os recursos humanos e incentiva a nacionalização de materiais dentro de sua esfera de jurisdição.

Do ponto de vista de sua capacitação, a DOCM empenha-se na formação de um corpo técnico com alto nível de conhecimento, buscando adquirir tecnologia própria para o desenvolvimento de estruturas civis que estejam ao nível do estado da arte. Espera, com isso, que em futuro próximo seja referência nacional para obras costeiras.

Em abril de 2000, foi implementada a Gecon (Gestão Contemporânea), acelerando consideravelmente a evolução da Diretoria. Cada projeto, desde então, passou a ser analisado com a participação do cliente, que, como usuário final, contribui também para o melhor resultado das obras e serviços executados.

A Diretoria de Obras Civis da Marinha possui uma estrutura organizacional composta por vice-diretor e quatro departamentos.

É vantajoso o fato de a DOCM contar com uma estrutura funcional que se adapta às mudanças no organograma, fator que lhe garante imprescindível maleabilidade.



A mão-de-obra utilizada na DOCM é integrada por militares dos diversos Corpos e Quadros da Marinha e por servidores civis, nos níveis superior, intermediário e auxiliar, de acordo com a Tabela de Lotação aprovada. O ingresso de engenheiros e arquitetos militares ocorre via concurso público, de acordo com o Plano de Carreira de Oficiais da Marinha em vigor.

O programa de capacitação do corpo técnico inclui a realização de cursos extra-Marinha de pós-graduação, no País ou no exterior, em instituições de reconhecida capacidade técnica. Almeja-se conseguir, desta forma, um grupo com pelo menos 50% de pós-graduados em nível de mestrado e 10% de doutorado.

Os clientes regulares da DOCM são as Organizações da Marinha do Brasil. Toda-

via, devido à política de intercâmbio com nações amigas, podem ser prestados serviços a Marinhas estrangeiras.

Recentemente, após visita técnica feita por oficiais da DOCM à Namíbia, a Marinha firmou um convênio com aquele país para a construção de uma base naval em Walvis Bay.

Também não são descartadas, como clientes potenciais, as empresas públicas e privadas, além das demais forças armadas. A expectativa é de crescimento e expansão para ambientes externos à Marinha.

As mais recentes obras portuárias – categoria que costumava ser executada por especialistas contratados – foram projetadas e/ou fiscalizadas pela DOCM. É o caso da ampliação do cais da Base Fluvial de Ladário, da construção da ponte de acesso ao cais

flutuante da Estação Naval do Rio Negro, da ponte de acesso e do píer de atracação do Depósito de Combustíveis da Marinha no Rio de Janeiro, do píer da Capitania dos Portos do Paraná, do píer da Delegacia da Capitania dos Portos em Itajaí, do píer do CIAW no Comando do 1º DN, da recuperação e da ampliação do cais da garagem de barcos da Escola Naval e da construção do píer da DHN, ainda em andamento.

Destacam-se, ainda, outros tipos de projetos de engenharia, tais como: a adequação das instalações elétricas da Base Naval do Rio de Janeiro e do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro para apoio às fragatas Classe *Greenhalgh*; ampliação da pista de pouso e a construção do hangar para aeronaves de asa fixa da Base Aérea Naval de São Pedro da Aldeia, a reconstrução do Centro de Munição da Marinha, a construção da sede da Capitania dos Portos do Espírito Santo, a restauração da Ilha Fiscal, a adaptação da doca do antigo Lloyd para a implantação do Espaço Cultural da Marinha e da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro, e a modernização da Escola Naval, que propiciará mais facilidades para os aspirantes.

Projetos de menor vulto ou complexidade podem ser desenvolvidos pelas organizações militares que possuem técnicos qualificados ou contratados no mercado. No entanto, devem ser, posteriormente, submetidos à aprovação da DOCM.

A Diretoria é a designada como relatora do Plano Básico (PB)-Echo, responsável, primordialmente, pelo desenvolvimento de bases aéreas e navais. Esse PB concorre com os demais planos básicos à distribuição de recursos do orçamento da União. Logo, torna-se visível uma relação direta entre recurso/volume de projetos de engenharia e obras a serem realizadas com o valor destinado ao PB-Echo.

Os investimentos na área de Informática foram acentuados, mormente no período de 2000 a 2002. A preocupação com o trei-

namento tem sido, desde então, uma constante em todos os setores, em especial entre os projetistas. A Diretoria tem procurado colocar à disposição de seus clientes *softwares* atualizados, principalmente nas áreas de elaboração de projetos, levantamento de custos, orçamentos, tramitação e controle de expedientes eletrônicos.

Considera-se, para um futuro próximo, a implantação de *softwares* de engenharia para cálculos de movimentação de sedimentos marinhos, cálculos de esforços estruturais em obras marítimas por efeito do meio ambiente e para efetuar projeções de impacto ambiental causado por derramamento de substâncias tóxicas ou poluentes no ambiente marinho.

Principais obras gerenciadas pela DOCM nos 26 anos de existência:

1985 – Construção do píer para fragatas e contratorpedeiros na Base Naval do Rio de Janeiro (BNRJ);

1988 – Construção do píer para atracação de navios na Base Naval Val-de-Cães (BNVC);

1996 – Reforma da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro e do Espaço Cultural da Marinha;

1997 – Reforma do Edifício Almirante Tamandaré (ex-Ministério da Marinha);

1998 – Reconstrução do Centro de Munição da Marinha (CMM);

1998 – Reforma do Edifício Almirante Gastão Mota (antigo Depósito Naval e Depósito de Material Comum);

1999 – Construção da biblioteca da Escola de Guerra Naval;

1999 – Restauração da Ilha Fiscal;

1999 – Construção da biblioteca da Escola Naval;

2000 – Reforma da ponte de atracação do Depósito de Combustíveis da Marinha do Rio de Janeiro (DepCMRJ);

2000 – Construção de residências de submarinistas em Niterói;

2000 – Construção do Bloco de Alojamento na Casa do Marinheiro;

2002 – Reforma e ampliação da Escola Naval; e

2002 – Reforma do parque aquático e complexo de lazer social da Casa do Marinheiro.

A DOCM também é responsável pela aprovação dos Planos Pilotos e das dotações de material de combate a incêndio de todas as organizações militares de terra da Marinha, bem como pela realização de vistorias, perícias, pareceres técnicos e avaliações imobiliárias de instalações terrestres da Marinha, em todo o território nacional.

É extremamente válido e procedente afirmar que a Diretoria de Obras Cíveis da Ma-

rinha detém hoje uma infra-estrutura operacional completa e um elevado grau de tecnologia que lhe permitem ser comparada aos mais renomados escritórios congêneres do País. Seu corpo técnico está devidamente adequado às necessidades atuais da Marinha e os projetos desenvolvidos aliam qualidade comprovada à estratégia de redução de custos. Preparando-se conscientemente para atuar em um mercado no qual ocorrem alterações radicais a ritmo acelerado, a DOCM tem a seu favor a chance de sobressair-se por meio de estratégias bem elaboradas e resultados positivos, marcando um novo e almejavél patamar para as suas atividades.

ANEXO A

DETALHAMENTO DAS OBRAS MENCIONADAS

CONSTRUÇÃO DO PÍER PARA FRAGATAS E CONTRATORPEDEIROS NA BNRJ

Essa obra, executada entre 1983 e 1985, destinou-se à construção de 945 metros de píeres para fragatas e contratorpedeiros, com 15 metros de largura e suas instalações de apoio.

Nos prédios de subestações, na casa de geradores, em compressores e demais equipamentos, foram feitas impermeabilizações, pavimentações e troca de esquadrias metálicas e de madeiras, vidros, portas e revestimentos.

Foram efetuadas instalações elétricas para fornecimento de energia a navios, iluminação dos píeres e acessos, e alimentação de emergência, bem como as instalações de água potável, vapor, ar comprimido, telefônica, esgoto, incêndio e alarme, e ainda a dragagem da bacia de manobras dos píeres.

CONSTRUÇÃO DO PÍER PARA ATRACAÇÃO DE NAVIOS NA BNVC

Construído entre 1987 e 1988, constituiu-se em um terminal onde os navios da Marinha se apóiam quando em operação no Norte do Brasil e na Região Amazônica.

O píer da BNVC, com plataforma de 142,70m x 13,35m, tem sua superestrutura em concreto armado e está dotado de facilidades necessárias ao atendimento das embarcações nele atracadas, e ponte de acesso com possibilidade para atracação de pequenas embarcações.

Na BNVC estão apoiados permanentemente 12 navios: navio de patrulha costeira, corveta de socorro, navio de assistência hospitalar, navio hidrográfico, avisos hidrográficos e navios balizadores.

Para apoio eventual, estão previstos no máximo dois navios, sendo eles: navio-patrulha fluvial, fragata e/ou contratorpedeiro e/ou corveta.

Essa obra previu também a construção de um estacionamento para carros dos tripulantes dos navios atracados, ilhas para abrigo de pedestres, arborização para sombreamento e posteação para iluminação.

REFORMA DA CAPITANIA DOS PORTOS DO RIO DE JANEIRO E DO ESPAÇO CULTURAL DA MARINHA

A reforma foi feita para adaptar o antigo torreão e o armazém do Lloyd Brasileiro ao funcionamento da atual Capitania dos Portos do Estado do Rio de Janeiro, e do Espaço Cultural da Marinha, este inaugurado em 1996. A obra foi executada entre 1994 e 1997, sendo efetuadas na ocasião instalações elétricas, de água potável e combate a incêndio e a colocação de cabeços para atender à atracação de navios até o porte de fragatas.

O preço total desta obra foi de US\$ 3.187.425,69.*

REFORMA DO EDIFÍCIO ALMIRANTE TAMANDARÉ

Compreendeu a modernização das instalações elétricas, hidráulicas, sanitárias, de gás, águas pluviais, rede de combate a incêndio e modernização dos elevadores do Edifício Almirante Tamandaré (ex-Ministério da Marinha) que tem sete pavimentos e cobertura.

A fim de melhorar a climatização do prédio, foi instalado sistema de ar condicionado central. Sua fachada sofreu pintura e todas as esquadrias foram trocadas.

O preço global desta obra, executada entre 1994 e 1998, foi de US\$ 3.941.055,80.

RECONSTRUÇÃO DO CENTRO DE MUNIÇÃO

As obras, executadas entre 1995 e 1999, compreenderam a construção de 31 paióis de 15m x 15m em concreto armado com rede de incêndio para proteção dos paióis; recuperação da ponte de atracação do cais sul; construção de prédio administrativo com todas as instalações; implantação do sistema de tratamento de esgoto sanitário e sistema de drenagem para águas pluviais da ilha.

Foi executada também a recuperação da cisterna e do castelo d'água, bem como a construção de arruamento com instalação elétrica e pavimentação em asfalto e concreto para acesso aos paióis e ao setor administrativo.

O custo da obra foi de US\$19.728.486,25.

REFORMA DO EDIFÍCIO GASTÃO MOTTA

O Edifício Gastão Motta, que anteriormente abrigava o Depósito de Material Comum, sofreu reforma total no seu interior, pintura na fachada e nas esquadrias entre 1996 e 1997, a fim de ali instalar as diretorias da área de Intendência da Marinha.

A reforma do interior compreendeu a modernização das instalações elétricas, hidráulicas, sanitárias, de gás, de águas pluviais, da rede de combate a incêndio e de elevadores, bem como a instalação de sistema de ar condicionado central e a construção de uma estação de tratamento de esgoto.

Seu custo foi de US\$ 4.569.816,50.

CONSTRUÇÃO DA BIBLIOTECA DA ESCOLA DE GUERRA NAVAL

Entre 1998 e 1999, foi construído, para abrigar a biblioteca, um prédio de três pavimentos dotado de auditório, alojamento para os alunos do Curso de Política e Estratégia Marítimas (CPEM), estacionamento, espaço para guarda de livros e documentos, salas de leitura, sala de estar e bar. Foi instalado sistema de ar condicionado central.

O preço total desta obra foi de US\$ 2.754.975,13.

* N.R.: Os preços das obras, a pedido da RMB, foram dados em dólares americanos devido à estabilidade daquela moeda.

RESTAURAÇÃO DA ILHA FISCAL

As obras objeto deste projeto, que custaram US\$ 3.187.425,69, compreenderam a restauração das edificações, dos vitrais e das esquadrias da Ilha Fiscal (tarefas que foram feitas sob a orientação do Instituto Estadual do Patrimônio Cultural – Inepac), bem como a implantação do museu. Foi também, nessa ocasião, reformado o subsolo das edificações e demolido o prédio da subestação.

O processo teve início em 1994 e em 1998 foi concluída a restauração completa do conjunto, mantendo a Marinha sua tradição de zelar pelo patrimônio histórico nacional das edificações sob sua administração, preservando e valorizando a memória nacional.

CONSTRUÇÃO DA BIBLIOTECA DA ESCOLA NAVAL

A construção da Biblioteca da Escola Naval, executada entre 1998 e 1999, compreendeu a reforma geral dos prédios 7 e 8 (antigos cinema e ginásio) com áreas aproximadas de 2.000 m², tendo sido executados os serviços de reforma em paredes, painéis, cobertura, revestimento, elementos decorativos, pisos e pavimentações, como também a reforma nas instalações elétricas, de telefone e de dados, no sistema de ar condicionado, instalações hidráulicas, sanitárias e mecânicas.

Na ocasião foi construída uma subestação para atender à nova demanda de energia.

A obra custou US\$ 1.393.949,13.

REFORMA DA ESCOLA NAVAL

As obras deste projeto, iniciadas em julho de 2001, compreendem a reforma total dos 2º ao 5º pavimentos, que abrigarão as salas de aula, laboratórios e dependências dos professores, e reforma parcial do pavimento térreo, com a criação da nova subestação e sala de vídeo.

Para a execução desta obra, estão sendo demolidas as paredes internas nos pavimentos e está sendo retirado o contrapiso existente, renovado o revestimento de paredes externas e modificada as redes de infra-estrutura existentes.

O preço total desta obra ficará em US\$ 2.026.870,14.

REFORMA DA PONTE DE ATRACAÇÃO DO DepCMRJ

Entre 1997 e 1998, com preço total de US\$ 4.244.718,97, foi feita a reforma da ponte de acesso ao píer de atracação e suas redes para atender à transferência de óleo diesel, *Navy Special*, e JP5. A ponte tem 205m de comprimento, uma plataforma de trabalho de 15m de comprimento por 13m de largura, e o píer tem 113m de comprimento e 7m de largura. Dispõe ainda de dois dolphins de amarração que permitem a atracação de navios-tanque do porte do *Marajó* e do *Gastão Motta*.

Foram feitas novas instalações da rede de hidrantes com interligação das redes de terra, foram instaladas novas bombas para bombeamento de combustíveis, foi construído um cais secundário para atracação de batelão e lanchas.

CONSTRUÇÃO DE RESIDÊNCIAS PARA SUBMARINISTAS, EM NITERÓI

Este projeto, executado entre 1997 e 2000, compreendeu a construção de um bloco de apartamentos para oficiais com 12 unidades, um bloco de apartamentos para suboficiais e sargentos com 24 unidades e dois blocos de apartamentos para cabos e marinheiros com 24 unidades cada.

Foi feita a urbanização da área e o arruamento pavimentado para acesso aos blocos de apartamentos.

O custo da desta obra foi de US\$ 3.615.390,50.

CONSTRUÇÃO DE BLOCO DE ALOJAMENTOS NA CASA DO MARINHEIRO

Em 1999 e 2000 foram construídos um bloco de alojamentos composto de pavimento térreo abrigando salas de apoio e de serviço e três pavimentos de alojamentos. Esse prédio foi dotado de sistema de ar condicionado central.

Na ocasião foi feita ainda uma edificação térrea para comportar três lojas, bem como a remodelação do prédio existente para abrigar a prefeitura deste complexo; também foi concluída a guarita de controle de segurança. Foram remodelados também a urbanização e o arruamento da área.

A fim de atender à nova demanda, foram construídas uma nova subestação para energia e força, uma torre para o castelo d'água e a cisterna correspondente, a casa de bombas e central de gás liquefeito de petróleo (GLP), sendo que o preço global desta obra foi de US\$ 605.036,67.

REFORMA DO PARQUE AQUÁTICO E COMPLEXO DE LAZER SOCIAL DA CASA DO MARINHEIRO

A reforma do parque aquático foi executada entre março e dezembro de 2000, e compreendeu a demolição do prédio de vestiários e do bar, construção do prédio de apoio ao parque aquático, e de piscina para recreação e hidroginástica e urbanização da área junto às piscinas, com custo de US\$391.733,23.

A reforma do complexo de lazer social da Casa do Marinheiro, executada entre julho e novembro de 2000, incluiu a demolição parcial do prédio da sede social existente (com reaproveitamento de parte da estrutura) e a construção do novo prédio que engloba o salão social, o bar, a cozinha e a administração, bem como o pavilhão anexo destinado à terceira idade. Ambos os prédios possuem varandas com pergolados que promovem a interligação dos prédios e a integração do bar à área do parque aquático, tendo sido criada uma área de estar ajardinada, cercada por muro em elementos vazados, para utilização exclusiva dos usuários do salão social. Seu custo global foi de US\$ 589.726,49.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA> / História da DOCM /; Nossa Capa;

AOS NOSSOS LEITORES

Com a permanente preocupação de ser útil aos seus leitores do presente e do futuro, a *Revista Marítima Brasileira* se propõe a divulgar idéias novas, registros históricos e opiniões que, futuramente, possam servir de excelentes fontes de consulta.

Tendo em mente este propósito, a diagramação dos artigos publicados é feita de modo a facilitar o trabalho dos nossos futuros pesquisadores. Assim sendo, procuramos adotar o seguinte sistema de trabalho:

(a) classificação por assuntos dos artigos, das notícias e de outros textos, inclusive dos tópicos que compõem essas colaborações;

(b) registro em CD-Rom da classificação por assunto de tudo o que é publicado (já existe desde o nº 1 da *RMB*);

(c) inclusão de sumários nos vários artigos e seções da revista; e

(d) utilização farta de negritos e do recurso da divisão do texto em maior número de parágrafos. Nesse sentido, contamos com a compreensão dos colaboradores, como até agora tem acontecido.

A *Revista Marítima Brasileira* gostaria de conhecer a opinião de seus leitores sobre o assunto.

Escreva-nos, telefone para nós, passe-nos um fax ou utilize o correio eletrônico para dizer-nos como vê nossa maneira de dispor e valorizar as informações que levamos ao nosso público.

Seu pronunciamento é valioso.

Muito obrigado.

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

O JAPÃO. PEARL HARBOUR E A SAGA DO ALMIRANTE KIMMEL

Parte I

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

SUMÁRIO DA PARTE I

Uma explicação à guisa de prefácio

O JAPÃO

Do início à chegada do Almirante Perry

O início da nação japonesa

As religiões (o xintoísmo e o budismo) e a estrutura estatal

O Príncipe Shotoko

A turbulenta sucessão de Shotoko Tenno

A abertura consciente à cultura chinesa

O bushido. Os samurais

A queda dos Fujiwara

Taira x Minamoto

Minamoto e Yorimoto x Yoshitune

Os mongóis

As tentativas de invasão do Japão

Primeira tentativa (1274)

Segunda tentativa (1281)

Um século e meio de guerras feudais

A renovação do Império

Oda Nobunaga

Hideyoshi e Togupawa

A chegada da Igreja Católica no Japão

Francisco Xavier

A Europa continua suas conquistas na Ásia

Do isolamento à chegada do Almirante Perry em 1853

(CONTINUA NO PRÓXIMO NÚMERO)

UM AUXÍLIO AO LEITOR DO ARTIGO

(elaborado pela RMB com assistência do autor)

- Achikaga** – grande família (± 1281)
- Açoka** – imperador da Índia – séc. III a.C. Torna o budismo uma religião
- Acordo dos desiguais** – acordo imposto pelos russos aos chineses em 1697-99 na fronteira manchú
- Ainos** – raça primitiva que se deslocou para o norte
- Amaterasu-Omikami** – deusa do sol
- Angiro** – samurai que embarcou numa caravela portuguesa em meados do século XVI
- Antoku** – filho da imperatriz Taira que se suicidou
- Atlassov** – russo conquistador de Kamtchateca em 1697-99
- Benkei** – legendário mestre de armas dos minamotos
- Bill Adams** – inglês, comandante de brigue holandês *Da Leeuw* encalhado em Funai, que se tornou confidente de Tokugawa, transmitindo conhecimentos científicos do ocidente
- Batsu-to** – o caminho do Buda iluminado
- Buke** – defensores armados da fronteira contra os ainos
- Bungo** – cidade onde trabalhavam os agostinianos
- Bushi** – cavaleiro saído dos buke (samurai)
- Bushido** – caminho da vida dos samurais
- Chatagay** – filho mais velho de G. Khan
- 562** – expulsão do último japonês da Coreia, após a invasão da Imperatriz Jingo
- Daimio** – chefe, príncipe
- Edo** – local da nova capital (início do séc. XVII), mais tarde Tóquio
- Engelbert Kämpfer** – médico alemão da feitoria holandesa de Dejima, em 1694
- Enryaku** – templo em Quioto que recebeu gigantesca estátua de Buda
- Eta** – classe inferior – “não homens”
- Fujiwara** – grande família, derrubada em ± 1150
- Fukuwara** – novo palácio imperial onde Takatura foi mantido sob vigilância
- Gautama Buda** – fundador do hinduísmo; morreu em 480 a.C.
- Heian** – a nova capital do Japão, geralmente chamada de Quioto
- Heisan** – monte na área de Quioto onde nasceu a cidade de Heisan
- Hideryori** – filho menor de Hideyoshi, tutelado por Tokugawa
- Hideyoshi** – vassalo de Oda Nobunaga e seu sucessor
- Hinin** – classe inferior – “não homens”
- Hojo** – família que foi a principal responsável pela derrota dos mongóis (± 1281)
- Horynji** – templo japonês de madeira construído nos anos 600. Existe até hoje
- Ikebana** – arte de arranjo de flores
- Iruka** – ambicioso nobre da família Omi
- Itsanagui e Itsanami** – casal de deuses que criaram o arquipélago japonês

Iyeyasu Tokugawa – senhor feudal poderoso. Foi responsável pela morte de Oda Nobunaga. Herói do renascimento do Japão

Jimmu (tenno) – primeiro imperador – veio para as ilhas com os conquistadores no ano 660 a.C.

Jingo (imperatriz) – empreendedora da 11ª campanha historicamente comprovada contra o continente, a Coréia, em ± 100 d.C.

Jinoshotoki – a grande epopéia da cavalaria (contra os mongóis). Veja Kogiki

Junshi – antigo costume que ordena que os seguidores de um chefe o sigam em seus atos, inclusive o harakiri

Kamakura – cidade sede do governo japonês à época da invasão mongol

Kamatari – sacerdote xintoísta, chefe da conspiração contra Iruka (o usurpador do trono) e futuro primeiro-ministro após a vitória

Kamikase – deus dos ventos (tufão)

Khan ou Kan – rei mongol. Veja Gengis Khan

Katakana – escrita abreviada e simplificada, derivada da escrita chinesa

Kinnei – imperatriz do Japão que se converteu ao budismo

Kiyomori Taira – sua filha casa-se com Takotura

Ko – classe dos artifices (início do séc. XVIII)

Kobo-dacshi – escrita fonética

Kogiki – coleção de “assuntos antigos”. Veja Jinoshotoki

Kogoshima – porto, onde, em 1549, Francisco Xavier chegou ao Japão

Koju – imperador menino deposto, substituído por Masa

Kogyoku – imperatriz que abdicou ao trono acompanhada por Iruka

Kotoku – imperador, irmão de Iruka e seu sucessor

Kublai – neto de Gengis-Khan, filho do filho caçula de G. Khan, Tuli

Kuge – nobreza cortesã

Manjoshu – antologia de versos

Masa – a mãe heróica que assume no lugar de Koju

Minamoto – família que disputa o poder com os Tairas. Linhagem de príncipe

Nambanji – igreja católica monumental de Quioto, doada por Nobunaga

Nikko – cidade dos mortos dos marechais imperiais onde Tokugawa mandou construir seu túmulo

No – teatro japonês. Classe dos camponeses (início do séc. XVIII)

Oda Nobunaga – descendente de nobreza feudal – pacificador e unificador do Japão

Ogotay-Khan – designado por G. Khan para seu sucessor embora não sendo o mais velho

Omi – poderosa e nobre família japonesa do século VII

Organtino – Jesuíta, sucessor de Francisco Xavier, ativo no Japão

Portulanos – espécie de roteiro em que os navegadores da Antiguidade descreviam os pormenores das costas marítimas que descobriam ou freqüentavam. Mapa adaptado às necessidades da navegação marítima, no qual os pontos do litoral eram localizados por meio dos rumos magnéticos e das distâncias que se estimavam

percorridas (donde a imprecisão dos contornos litorâneos neles representados), e que não levava graduações de latitude nem de longitude, mas apresentava linhas de rumo que irradiavam de vários pontos distribuídos pela superfície do mapa. (Novo Aurélio. Contribuição do Almirante Herick Marques Caminha, responsável pelos verbetes de Marinha, Marinharia, Construção Naval e Náutica)

Rojin – russos

Seimu – tenno no séc. IV

Samurai – gente de armas – séquito dos grandes senhores de terra (=bushi)

Satsuma – cidade onde trabalhavam os dominicanos

Shikken – capitães que governavam graças ao seu séquito de cavaleiros

Shimatsu Takahisa – príncipe visitado por Francisco Xavier

Shimbara – feitoria portuguesa bombardeada pelos holandeses e ocupada pelos japoneses

Sho – classe dos comerciantes (início do séc. XVIII)

Shotoko-Taishi (príncipe regente do Japão) – impulsor do budismo e que se orientou pela estrutura estatal chinesa

Soga – poderosa família japonesa no séc. VII

Susano – deus do mar e da tempestade

Taika – a grande renovação

Taira – família que disputou o poder com os Minamotos

Takatura – tenno, ainda criança, casado com a filha de Kiyomori Taira

Tam-Chi – sábio chinês enviado à China chefiando uma embaixada japonesa para conhecer a filosofia de governo daquele país

Tchang-ngan – capital chinesa que inspirou Quioto

Temugin – nome original de Gengis-Khan

Tenno – imperador que é encarnação da divindade

Tokimune – sétimo shikken no poder por ocasião da invasão dos mongóis

Tokugawa – príncipe de Tokugawa, que promulgou ato de proscricção de convertidos ao cristianismo em 1614

T'Sai Yin – sábio chinês que em ± 100 d.C. leva o budismo da Índia para a China

Tuli – filho caçula de G. Khan

Xógum – general da coroa

Yamashiro – filho de Shotoko e seu sucessor pela “lei”. Peregrino do Batsu-to – o caminho do Buda iluminado

Yamato – império de Yamato – Terra dos antepassados

Yamato Dake (príncipe) – conquistador de Osaka, Nara, Quioto e as planícies de Hondo. ± 320 a 330

Yoritono (do clã dos Minamotos) – chefe da luta pelo poder

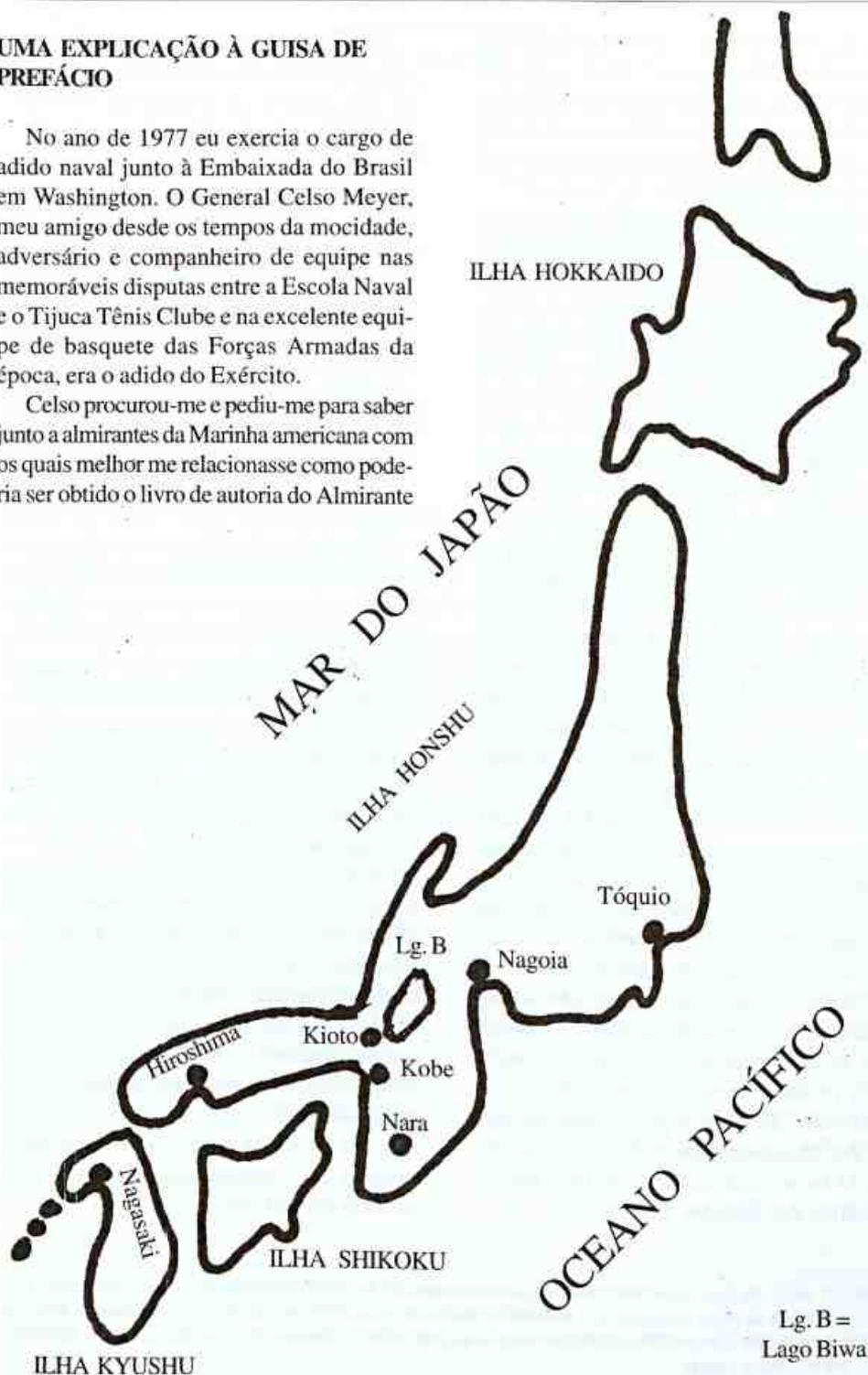
Yoshinobu Keiki – xógum fraco (1854); assinou o tratado de Kanagawa com os Estados Unidos

Yoshitune (do clã dos Minamotos) – irmão de Yoritono

UMA EXPLICAÇÃO À GUIZA DE PREFÁCIO

No ano de 1977 eu exercia o cargo de adido naval junto à Embaixada do Brasil em Washington. O General Celso Meyer, meu amigo desde os tempos da mocidade, adversário e companheiro de equipe nas memoráveis disputas entre a Escola Naval e o Tijuca Tênis Clube e na excelente equipe de basquete das Forças Armadas da época, era o adido do Exército.

Celso procurou-me e pediu-me para saber junto a almirantes da Marinha americana com os quais melhor me relacionasse como poderia ser obtido o livro de autoria do Almirante



Husband E. Kimmel onde o comandante da Esquadra do Pacífico em 7 de dezembro de 1941 relatava sua versão sobre Pearl Harbour. Recebi, dos três ou quatro almirantes por mim consultados, a resposta peremptória de que não existia tal livro.

Celso afirmou que tinha certeza da existência do livro, pois a Biblioteca do Exército, no tempo em que ele servia na Comissão Militar Mista Brasil-Estados Unidos, pedira-lhe que o traduzisse. Esclareceu-me que se dirigiu ao general americano que chefiava a comissão, e a quem acompanhava em suas viagens pelo Brasil, e perguntou-lhe sobre a possibilidade de obter permissão para traduzi-lo para a Bibliex. Recebeu a resposta de que não deveria insistir nesse assunto.

Incumbiu sua secretária de pesquisar junto às livrarias da cidade. Tudo em vão. Recorreu, então, aos préstimos de uma funcionária da Embaixada, que, com sua experiência, solucionou rapidamente a questão: obteve o livro na biblioteca do Congresso e tirou cópias. Celso cedeu-me uma.

Com minhas idas e vindas decorrentes da carreira, acabei por perder o referido documento. Recentemente, resolvi recorrer novamente ao amigo General Celso Meyer. Felizmente, ele tivera mais cuidado do que eu. Almoçamos no Clube Naval, quando me ofereceu outra cópia do tão almejado e importante livro *Admiral Kimmel's Story*.

Desta vez, não perdi tempo. Li-o e reli-o, com todo o cuidado de quem, à medida que se aprofundava no assunto, começava a pensar em escrever sobre tema tão intrincado. Entendi o porquê das respostas dos almirantes aos quais havia recorrido. O livro constituía-se em tabu para o governo dos Estados Unidos.

Emocionei-me, pois de um lado encontravam-se as ditas razões de Estado, alicerçadas na alta política do Presidente Franklin Roosevelt, que desejava que os Estados Unidos entrassem, o mais rapidamente possível, na guerra contra Hitler. Do outro, o sacrifício, ao meu ver desnecessário, das carreiras e dos nomes honrados de dois chefes militares: o Almirante Husband E. Kimmel e o General Walter C. Short. Resolvi escrever.

Recorri ao Almirante Celso Guimarães Lapa, adido naval em Washington, a quem desde já registro meus sinceros agradecimentos, que me forneceu outros subsídios, além de obsequiar-me com o livro *Day of Deceit*,* escrito por Robert B. Stinnet, recém-publicado.

Veio-me a idéia de escrever sobre o Japão, sua história, para que se pudesse entender melhor como e por que os japoneses chegaram a Pearl Harbour. Escolhi, então, para título "O Japão. Pearl Harbour e a saga do Almirante Husband E. Kimmel".

Interrompi, em consequência, a série de artigos que, descobri, há mais de dez anos escrevo para a *Revista Marítima Brasileira*, contando com a paciência dos leitores e da direção da Revista.

A *Revista Marítima* havia tratado do tema em excelente artigo do saudoso Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) Roberto Luiz Fontenelle Lima, com o título "Lembrem-se de Pearl Harbour", em 1991.

Agradeço ao meu amigo e colega de turma Almirante Luiz Edmundo Brígido Bittencourt pelo incentivo recebido após esclarecer-lhe sobre o trabalho e dizer-lhe que sua primeira parte, ora apresentada, poderia ser considerada enfadonha pela maioria dos leitores.

N.R.: O autor do livro reservou todos os direitos, incluindo os de reprodução no todo ou em parte. Pela qualidade da obra, o exaustivo e profundo trabalho de pesquisa e as conclusões a que chegou julgo de interesse que o livro "Day of Deceit" seja adquirido pelas bibliotecas da Marinha, da EGN, do Clube Naval, entre outras.

O JAPÃO

O INÍCIO DE SUA HISTÓRIA

O início da nação japonesa – entre lendas, conjuntos de mitos que formam no seu todo uma mitologia – constitui-se, talvez, em caso único no que tange aos grandes povos da atualidade.

Tudo começou, segundo a mitologia, com um casal de deuses, Itsanagui e Itsanami, “que, estando na ponte do arco-íris, deixaram escorrer de sua lança virada para baixo gotas claras que caíram no mar escuro. As gotas caídas do dardo divino transformaram-se nas inúmeras ilhas do Japão”¹.

“E a saga da origem do povo conta que Ise, um neto da deusa do Sol, após uma viagem venturosa navegando para o norte, atingiu o mar interior do Japão, fundando, a **11 de fevereiro do ano de 660 a.C.**, o Império de Yamato, perto de Osaka. O primeiro imperador, Jimma *tenno**, descendente direto dos deuses, entrou em cena e a história do Japão começou.”² Porém, a história documentada data do **século VI**.

O processo geológico formador do Japão é responsável pelo “enxame de 4.068 ilhas, que se dispõe em forma decrescente como uma duna gigantesca frente ao Oceano Pacífico, e tornou-se o refúgio da história quase única de um povo (...) onde raças e tribos primitivas puderam fundir-se numa nova raça”³.

Os japoneses, quando se definiram em uma raça, dividiram-se em dois grupos principais: os protojaponeses e os ainos de pele branca, possivelmente caucasianos. Ocupando o arquipélago do sul para o norte, chegaram a Hokkaido, a mais setentrional das ilhas, onde os ainos predominaram.

Na região de Hondo, Hynshu e das ilhas dispostas em volta do Mar Interior, surgiu uma nova mistura, mas a camada formadora da futura nobreza dirigente, orgulhosa dos seus antepassados, pouco se miscigenou.

Todavia, o culto dos antepassados, a lembrança do matriarcado da deusa do Sol, Amaterasu-Omikami, ficou arraigado na alma de todos.

“Ainda hoje, são guardados no bosque de Xintó, em Ise”, a espada de Susano – deus do mar e da tempestade, chamado ‘condutor das nuvens’ ou ‘ceifeiro’ –, o espelho sagrado de Amaterasu e as três pedras preciosas do príncipe Yamato Dake^{4***}.”

O Império fundado por Jimmu *tenno* (660 a.C.) permanecerá em seu cerne imutável – com pequenas modificações determinadas pelo tempo ou pela influência exterior – até a derrota japonesa na Segunda Guerra Mundial (agosto, 1945), quando o imperador deixa de ser uma divindade e se transforma num monarca constitucional. “Isso resume o transcurso coerente e homogêneo de uma história de 2.600 anos,

* N.R.: *Tenno* – imperador que é a encarnação da divindade.

Tennoísmo – obediência formal dos japoneses ao seu imperador.

** N.R.: Ise – cidade sagrada, na Baía de Ise, próximo a Nagoia.

*** N.R.: Yamato Dake – navegando pelo Mar Interior, conquistou o que viria a ser Osaka, Nara, Quioto e as planícies de Hondo.

que a justo título pode celebrar em 1940 esse aniversário de sua unidade.”⁵

Em torno dos anos **100 da era cristã**, “a Imperatriz Jingo empreende a primeira campanha historicamente comprovável contra o continente”,⁶ a Coréia.

“O milenar Império do Meio*, com seu notável progresso cultural, científico e filosófico-religioso, atraía, na busca do saber, todas as nações do Oriente, consideradas bárbaras pelos chineses. O Japão não fugiu a esta regra. Durante os **séculos I ao IV d.C.**, o bambu, o arroz, a cultura do chá, a laranja e a cereja são introduzidos, nessa ordem, na terra do Sol Nascente”; a criação de cavalos é referida pela primeira vez em 363 d.C.; a produção de papel somente por volta de 610 passa da China para o Japão. Os japoneses, então, constroem o seu templo, Horyuji, uma das mais antigas construções de madeira da humanidade, também segundo o modelo chinês.”⁷

No **século IV**, época do *Tenno Saimu*, “as zonas centrais em torno do Lago Biwa*** e de Yamato****, juntamente com as ilhas submetidas de Shikoku e Kyushu*****, e até as ilhas Ryukin, formam um domínio imperial relativamente coeso”.⁸ O Japão, fruto da influência cultural chinesa, evolui de um estado tribal para um império feudal.

Todavia, enquanto o império se estruturava, são expulsos da Coréia os “ladrões japoneses”.

Em **562** os nipônicos nada mais possuem naquele país.

As religiões (o xintoísmo e o budismo) e a estrutura estatal

“É logo nos primórdios da história dos japoneses que o xintoísmo se destaca como pano de fundo mítico-religioso. O panteão japonês acolhe também, além dos velhos deuses, como Amaterasu e Susano, os espíritos dos antepassados de grandes personalidades, encontrando-se lado a lado, pacificamente, as maiores incompatibilidades”.⁹

“A ponte cultural construída pela Imperatriz Suiko para Tchhang-ngan (capital da China, corte da dinastia chinesa Tang), após a derrota na Coréia, põe o império insular em contato com um novo movimento espiritual, com uma re-

ligião universal (budismo), que se estenderá ao Japão e se imprimirá em sua alma”.¹⁰

Guatama Buda, que, no final de sua vida, percorre o vale do Ganges até a sagrada Benares, pregando o seu caminho “da paz interior e da libertação da roda da existência”, morre em 480 a.C.

Somente no **século III a.C.**, o imperador da Índia, Açoka, torna o budismo uma religião e uma missão budista universal consciente.

Por volta do **ano 100 d.C.**, o sábio chinês T’Sai Yon leva o budismo da Índia para

Entre 552 e 623, o budismo, com intensidade crescente, espalha-se pelo Japão e, com ele, a admiração por tudo que era da China

* N.R.: Império do Meio – basicamente a China de hoje.

** N.R.: Terra (ou império) do Sol Nascente – basicamente o Japão de hoje.

*** N.R.: Grande lago na região de Kioto e Kobe.

**** N.R.: Yamato – próximo a Osaka, considerado o local onde teve início o povo japonês.

***** N.R.: Das principais, as duas ilhas mais ao sul.

a China, e aí funda as primeiras comunidades de monges.

No século V, os monges budistas chegam à Coréia, procedentes da China, onde divulgam a nova doutrina.

“Um sábio coreano torna-se educador do príncipe herdeiro do Japão. É, sobretudo, na corte do *tenno* que o budismo ganha simpatizantes, embora os adeptos da religião xintofista tradicional se oponham ao corpo estranho.”¹¹ Porém, com a conversão da Imperatriz Kinnei, o espírito do budismo penetra definitivamente na fechada e atrasada cultura japonesa.

Entre 552 e 623, o budismo, com intensidade crescente, espalha-se pelo Japão e, com ele, a admiração por tudo que era da China.

O Príncipe Shotoko

“Na segunda metade do século VI e início do século VII, o Príncipe Shotoko-Taishi

debruça-se minuciosamente sobre a cultura e a política do império chinês, comparando-o com o Estado japonês ainda primitivo, que persiste na Antiguidade.”¹² “Pretende que a literatura, a filosofia e as artes que florescem na China há um milênio sejam implantadas no Japão. (...) Verifica que o tradicional culto dos deuses, dos espíritos e dos antepassados não suporta qualquer comparação com os altos valores éticos do confucionismo ou mesmo do budismo.”¹³

O Príncipe Shotoko é um impulsionador do budismo, cujo espírito considerava mui-

to rico. Começa, também, por orientar-se pelo modelo da estrutura estatal chinesa. Resolve virar pelo avesso a forma pela qual o Japão era administrado, o que significa tirar poder da nobreza feudal tradicional. As grandes famílias, com seus laços de parentesco, tornaram-se os centros de poder de uma sociedade rigidamente estratificada, espalhadas pelos diversos cantões.

“As grandes famílias estavam acima da escala social. No tope desta encontravam-se os proprietários cavaleiros que serviam aos príncipes de armas na mão, como vassallos.

Essa corporação de cavaleiros considerava-se descendente dos guerreiros de Jimmu *tenno*, que vieram para as ilhas como conquistadores. Os príncipes, tal como o *tenno*, afirmam ser descendentes diretos de heróis e deuses.”¹⁴ Agora o *tenno* era o chefe da família mais poderosa, com alguns privilégios religiosos e políticos.

O Príncipe Shotoko, ao tentar implantar suas reformas radicais, lastreia-se em Confúcio, que estabelecera na China, como filosofia de governo, a meritocracia. Na busca de seus propósitos, contrariando os conservadores da corte, decide “enviar à China grande embaixada sob a chefia do sábio Tam-Chi. Quando a missão regressa, o Príncipe Shotoko examina atentamente as inovações que o Japão poderia adotar”.¹⁵ Não desejava, simplesmente, trazer a cultura chinesa para o Japão, como se estivesse contida em um carimbo. Queria o saber da maior cultura do mundo

O Príncipe Shotoko começa, também, por orientar-se pelo modelo da estrutura estatal chinesa. Resolve virar pelo avesso a forma pela qual o Japão era administrado, o que significa tirar poder da nobreza feudal tradicional

* N.R.: Quando morria o *tenno*, seu sucessor era o chefe da família mais poderosa e, uma vez escolhido, encarnava o imperador divino.

de sua época, mas desejava, mais do que tudo, adequá-la ao espírito japonês.

Enfim, uma abertura consciente relativa à globalização existente no Oriente.

Shotoko toma providências amplas, desde a produção de papel, tinta, fogos de artifício, com tecnologia chinesa, passando por “escolas de caligrafia e de catálogos, mas também conhecimentos chineses sobre astronomia, medicina e outras ciências. Publica disposições sobre a melhor forma de plantar o arroz e o chá. As ordens do príncipe visam igualmente à ampliação considerável da rede de estradas rurais, à construção de pontes e canais; constrói orfanatos, asilo para velhos e hospitais”.

Porém, para obter a mudança desejada que determinasse a *taika*, que significa a grande renovação, teria que efetuar a reforma do Estado. Percebe que, para iniciá-la, necessita instruir os futuros funcionários, pois por meio deles o governo será exercido. Inaugura, então, as primeiras escolas públicas e de nível superior para funcionários.

As disposições sobre o ensino e o exame para os diferentes graus do funcionalismo são copiados do governo chinês, onde predominam os ensinamentos de Confúcio, nos quais consta a obediência a determinadas regras. “Assim, nasce, a exemplo dos imperadores chineses Tang, uma hierarquia e uma ordenação determinadas pelo mérito e pela capacidade.”¹⁷

Em 604 publica num édito de dezenas de decretos sua maneira de ver a organização do Estado e as relações sociais. Com grande insistência recomenda a observação da doutrina budista. Entre as leis morais sobre a convivência das pessoas, encontra-se a que diz que “a confiança jaz em todas as coisas... Existindo a confiança entre o se-

nhor e o súdito, o que não se torna possível fazer? Se o senhor e o súdito não tiverem confiança, tudo acaba mal”.¹⁸

O príncipe, a seguir, mexe num vespeiro ao investir contra os privilégios das famílias e ordena: “Os governadores e administradores dos domínios não devem arruinar o povo com tributos. O povo não pode ser explorado em benefício de algumas famílias de senhores. Todo o povo das ilhas tem um único senhor: o *tenno*! São seus ajudantes os que ele investe com títulos de funcionários”.¹⁹

A reação entre os chefes dos clãs familiares à perda de seus poderes e privilégios é ameaçadora e imediata.

Shotoko evita o confronto direto, pois não tinha força para impor sua reforma do Estado. Contenta-se “em sacudir e minar gradualmente o velho sistema feudal e nobiliárquico pelo recurso a funcionários instruídos e pela promoção do budismo”.²⁰

Shotoko *tenno* morre no primeiro quarto do século VII, após 610. Xintoísmo e budismo estão de certo modo integrados. As religiões choram a morte do grande príncipe que sempre buscou a aproximação e a harmonia entre elas. “Ele ensinou aos homens que há múltiplas possibilidades de chegar à salvação: o caminho dos deuses, o xintó e o caminho do Buda iluminado.”²¹

A turbulenta sucessão de Shotoko tenno

Pela regra vigente, que não havia sido alterada por Shotoko, cabia às grandes famílias a escolha do novo príncipe. Inicia-se a luta pelo poder, de tal modo que, um quarto de século após a morte do *tenno*, todos seus esforços para a mudança do Estado foram em vão, com exceção da di-

Confúcio estabeleceu na China, como filosofia de governo, a meritocracia

vulgação do budismo supranacional e da influência chinesa. Talvez não fosse muito, mas foi o suficiente para atenuar a rigidez da velha ordem feudal.

O poder do Estado passa a ser exercido pelo "chefe da poderosa família da nobreza Omi e pelo seu **ambicioso filho Iruka**. (...) Os esforços das grandes famílias Omi e Soga conseguiram a exclusão do filho de Shotoko, o príncipe Yamashiro, da sucessão do trono. Mas isso não basta ao príncipe Iruka. Ele pretende neutralizar definitivamente o grupo dos reformadores".²² Seria necessário eliminá-lo.

"O príncipe Yamashiro é um peregrino ao *Batsu-to*, o caminho do Buda iluminado. Ele quer dar o exemplo daquilo de que faz profissão de fé. O poder e a violência só significam o princípio de novas desgraças. (...) Travar a batalha contra seus inimigos implicaria em guerra civil e em decadência, morte e miséria para muitos. Acha preferível que morram alguns poucos a mergulhar o império em chamas. (...) Retira-se para a solidão, após despedir-se dignamente dos seus, e suicida-se praticando o *haraquiri*. O antiquíssimo costume do *junshi* ordena que o sigam todos os que tomam partido por ele".²³

Não foi em vão o sacrifício do príncipe Yamashiro, amado e venerado por todos. A notícia de sua morte percorre o arquipélago. Inicia-se a oposição no seio do povo e mesmo no das grandes famílias.

O chefe da conspiração contra Iruka é o sacerdote xintoísta **Kamatari**.

A insurreição ocorre em pleno palácio de Nara, quando a imperatriz recebia uma missão coreana. Iruka é morto. A Imperatriz Kogyoku abdica. Sob o trono Kotoku, irmão da imperatriz. Katamari torna-se primeiro-ministro, porém, houve lutas, com a morte dos seguidores de Iruka.

"Sob os restos fumegantes do palácio dos Soga, o que ficou enterrado foi mais do que uma velha família dominante. Os velhos tempos morreram nessas ruínas flamejantes: das cinzas ergue-se agora a *taika*,

a grande renovação. O Japão inaugura, com uma nova época, o caminho do futuro."²⁴

A abertura consciente à cultura chinesa

Sob forte influência chinesa, "na corte de Nara são registrados enormes avanços. Monges budistas criam tesouros artísticos; é escrito o *Kogiki* – coleção de 'assuntos antigos'; no

Manjoshu amplia-se a antologia de poemas escritos por poetas da corte, monges e membros instruídos da camada superior. Da abreviação e simplificação da escrita chinesa nasce a chamada escrita *katakana* e a escrita fonética de *kobo-daishi*. Mas os cortesãos conhecem, na sua maior parte, a língua e a escrita chinesas".²⁵

O refinamento nos costumes e atitudes na corte de Nara, em suas cerimônias e na própria vida dos nobres e dos áulicos, modifica-se rápida e intensamente. No entanto, esse progresso cultural fica a ela limitado.

"A confiança jaz em todas as coisas... Existindo a confiança entre o senhor e o súdito, o que não se torna possível fazer? Se o senhor e o súdito não tiverem confiança, tudo acaba mal"

Príncipe Shotoko (Séc. VII)

Fujiwara, o agora primeiro-ministro*, é o comandante do barco. A figura do *tenno* é pouco mais que decorativa. “Mesmo assim, ele permanece sendo o centro santificado do povo japonês. O imperador Kotoku, ainda que politicamente impotente, sempre é o grande sacerdote dos antepassados de todo o povo: o *tenno* é o Japão e o Japão é o *tenno*”.²⁶

A capital é mudada para “Quioto”. “Nara era uma cidade de templos, mosteiros e palácios. A nova capital, chamada Heian, mas geralmente conhecida por Quioto, é edificada a exemplo da capital chinesa Tchangngan. O bairro imperial é construído com ruas perpendiculares e decorado com esplêndidos palácios de madeira.”²⁷

Entretanto, nem tudo eram cerejeiras na terra de Yamato. O desnível social, com suas contradições, acentua-se em relação ao exuberante florescimento cultural na corte.

No monte de Heisan, na área de Quioto, nasce a cidade templo de Heisan, onde “o budismo é traduzido em japonês, e o templo Enryaku de Quioto recebe uma gigantesca estátua de Buda. (...) “Outros monges” – além dos que se concentram no templo do monte Heisan, transformando-o num mosteiro – “e também nobres percorrem o país, seguindo o exemplo de Guatama Buda. A nova religião imbrica-se profundamente na alma japonesa.”²⁸

A sociedade cortesã prossegue em sua evolução erudita; são escritas obras filológicas, históricas e literárias.

O bushido. Os samurais

A corte ignorava o mundo a sua volta, afastou-se do povo; desconhecia sua vida

miserável. Na terra de Yamato – a terra dos antepassados –, onde as tradições do velho Japão são cultuadas, e nas fortalezas da fronteira, cresce e consolida-se a consciência nacional. Vai-se formando uma oposição à nobreza cortesã dos *kuge*. Ela procede dos cavaleiros em armas da nobreza das grandes famílias.

“O *bushi* é o cavaleiro saído dos *buke*, os **defensores** armados da fronteira contra os **ainos**”. Dos homens em armas que tinham formado uma espécie de cavalaria hereditária e uma corporação própria, enquanto tropa de manutenção da ordem nos cantões, constitui-se o séquito dos grandes senhores da terra, dos príncipes. Também são chamados, como grupos, *samurais* ou gente de armas.

Este grupo dos *bushi* ou *samurais*^{***} desenvolve, a partir do dever de vassalagem inicial, uma nova forma de vida e uma consciência corporativa própria.

O bushido – o caminho da vida dos cavaleiros – baseia-se na fidelidade absoluta em relação ao senhor feudal, que exige inclusive o sacrifício da vida. ‘Já que serve que seja a grandes senhores!’, diz uma das regras da cavalaria. Os *samurais* dotam-se de um severo código de honra e de costumes, de regras de duelo, da nobre forma de combate, do uso das armas e de uma atitude moral. Os senhores dos cantões baseiam seu poder militar nos *bushi* ou *samurais*.²⁹

A história japonesa tem suas regras, porém, elas não podem durar para sempre.

* N.R.: Entre 645 e 652 é fundado o clã dos Fujiwara e entre 784 e 805 dos chanceleres Fujiwara.

** N.R.: Ainos – primitivos habitantes do Japão. Brancos de origem caucasiana (provável). Foram empurrados para a Ilha de Haikado, onde, após a paz, fundiram-se com os “japoneses”.

*** N.R.: Bushi ou samurais – homens em armas; Bushido – doutrina dos samurais.



Sociedade em recreio com músicas (gueixas) junto ao mar (gravura c. 1800)

O JAPÃO FEUDAL

(Pequena História das Grandes Nações – Japão – Círculo do Livro, 1976, págs. 84 e 30)

Um vassalo principal executa o kotau diante do seu senhor, que se senta à frente de uma tenda e parece conceder audiência aos súditos



Uma delas é a submissão desses guerreiros ao “poder de senescais” dos **tradicionais chanceleres Fujiwara**** e a outra a primazia dos *kuge*, da nobreza cortesã debilitada e afundada na boa vida de Quioto”.³⁰

A queda dos Fujiwara

Por volta de 1150, os grandes senhores feudais atacam a corte e derrubam os Fujiwara. Segue-se, então, a disputa pelo poder entre duas grandes famílias, os Taira e os Minamoto.

Taira x Minamoto

No primeiro embate, Taira x Minamoto, os Minamoto são derrotados.

O novo *tenno*, **Takotura**, ainda criança, é casado com a filha de Kiyomori Taira. Os Taira procuram reforçar sua hegemonia por meio dos laços do matrimônio. Mas, no recém-construído palácio imperial de **Fukuwara**, o imperador Tokotura é mantido sob vigilância pelo “rude Taira”.

Minamoto: Yoritomo e Yoshitune

Vinte anos após, o clã dos Minamoto volta à luta sob a chefia dos **irmãos Yoritomo e Yoshitune**.

“De todos os grandes vassallos da casa dos Minamoto, só o legendário mestre de armas Benkei havia conseguido escapar. Fiel ao *bushido*, tinha sido ele o único, nos anos mais amargos, a manter levantada a bandeira dos Minamoto, vivendo nas montanhas e juntando à sua volta os homens de armas que lhe haviam permanecido fiéis. Agora que os filhos do seu senhor – os jovens tigres – fogem do seu mosteiro, ele leva até eles seus exércitos. Recomeça

a luta entre brancos e vermelhos. (...) O exército dos Minamoto avança até Kobe, liberta o imperador Tokotura e reinveste-o nos seus direitos.

Mas os Taira não abandonam o combate. Refugiam-se no mar com seus partidários e conseguem juntar, investindo sua enorme fortuna, uma frota de guerra de 500 juncos no estreito de Shimonoseki”.^{31***}

O irmão Yoshitune reúne em todas as ilhas 700 juncos. Precipita-se sobre o inimigo. No estreito de Shimonoseki, trava-se a batalha. “A decisão resulta da traição de um senhor feudal que se passa com 300 juncos para os Minamoto. Quando as bandeiras vermelhas são substituídas nos mastros, eleva-se um enorme clamor de regozijo na frota. Dos navios inimigos dos Taira, ressoam cânticos fúnebres.”³²

**Os guerreiros Taira,
derrotados, cravam as
espadas uns nos outros e
atiram-se no mar, onde
encontram a morte.
Também a imperatriz
escolhe, com seu filho
Antoku, o suicídio. Leva
para as profundezas o
tesouro do trono**

* N.R.: Senescais – antigo mordomo-mor em certas casas reais. Magistrado judicial ou governador-geral em certos estados (Dicionário Aurélio).

Palacianos que orbitavam em torno dos chanceleres e, desse modo, desfrutavam de poder.

** N.R.: Fujiwara – tradicional família desde 645. Foram chanceleres de 805 a 1150.

*** N.A.: Estreito de Shimonoseki – entre as ilhas de Kyushu (onde se encontra a cidade de Nagasaki) e Honshu (onde se encontra Hiroshima).

Os guerreiros Taira, derrotados, cravam as espadas uns nos outros e atiram-se no mar, onde encontram a morte. “Também a imperatriz escolhe, com seu filho Antoku, o suicídio. Leva para as profundezas o tesouro do trono.

Quando a esquadra vitoriosa dos Minamoto regressa da batalha, uma terrível punição se abate sobre todos os parentes, vassalos e amigos dos Taira, praticada, de modo geral, pelos Minamoto.”³³

Yoshitune, cavalheiresco e magnânimo, torna-se o favorito entre o povo e a cavalaria. “Cantores e poetas levam a fama do herói Yoshitune de castelo em castelo.”

Inicia-se a disputa pelo poder entre os irmãos, incentivada pelo mais velho, **Yoritomo**, cuja vida “despertou nele todas as qualidades de crueldade e astúcia. (...) Corresponde ao modelo político do homem que ambiciona friamente o poder. Quando a popularidade do seu irmão, o vencedor dos Taira, lhe parece estar demasiado perigosa, encarrega assassinos de afastar Yoshitune do caminho”.³⁴

Com a força em suas mãos, Yoritomo obriga o *tenno* a transferir para ele o poder, “como general da coroa ou *xógum* (1192). (...) Seu xogunato apóia-se na nobreza armada da cavalaria: os *bushi* ou *samurais*. Entrega a esses cavaleiros as terras apropriadas dos Taira e os liga solidamente à casa Minamoto”.³⁵ Contudo, o destino interpõe-se no caminho de Yoritomo, que morre num acidente.

A mãe heróica Masa

“O poder (após 1219) cai nas mãos de uma mulher ambiciosa, a ‘mãe heróica’ Masa, a temida ama *xógum*. O *tenno* é totalmente desprovido de poderes. (...) O

imperador menino Koju é deposto, os príncipes imperiais são banidos para ilhas desérticas. Após a morte da ama *xógum*, os senhores investem representantes da dignidade *xógum*, os chamados *shikken* – novamente capitães que governam graças ao seu séquito de cavaleiros. Sob o sétimo *shikken**, chamado Tokimune, o arquipélago é abalado pelo assalto mongol.”³⁶

Os mongóis³⁷

Mongóis, um nome que lembrava ecos terríveis para toda a Ásia e para uma vasta porção da Europa. Ainda hoje, em algumas remotas regiões da Ásia e da Rússia, a palavra mongóis é usada para indicar as piores calamidades que podem atingir um povo. Constituíam-se em tribos nômades que lutavam constantemente entre si, mas que, em dado momento de sua história, encontraram um jovem caudilho, nascido Temugin, que congregou seu povo e, já com o título de *khan*, conduziu-o para além do árido e inóspito deserto de Gobi – um lugar maldito – na busca de terras férteis, seguras, de onde pudesse obter o sustento. Temugin adotou o nome de Gengis Khan, guerreiro inigualável, verdadeiro gênio no campo de batalha, e foi o condutor de sua gente. Contudo, não se fixava na terra conquistada, por mais amena e fértil que fosse. Buscava sempre a conquista de outras regiões, outros horizontes. Para o grande *khan* inexistiam obstáculos; eliminava sem qualquer escrúpulo aqueles que a ele se opunham.

Ao morrer, em agosto de 1227, “a maré mongol não chega somente até Bagdá, Budapeste, Dalmácia, Lituânia, Polônia e Silésia; inunda também o Império do Meio. Não divide seu império entre os filhos – designou *khan* a Ogotay, embora o mais

* N.R.: Houve dois imperadores meninos: Tokotura, cerca de 1150, e Koju, cerca de 1219.

** N.R.: Shikken – chefes gerais.

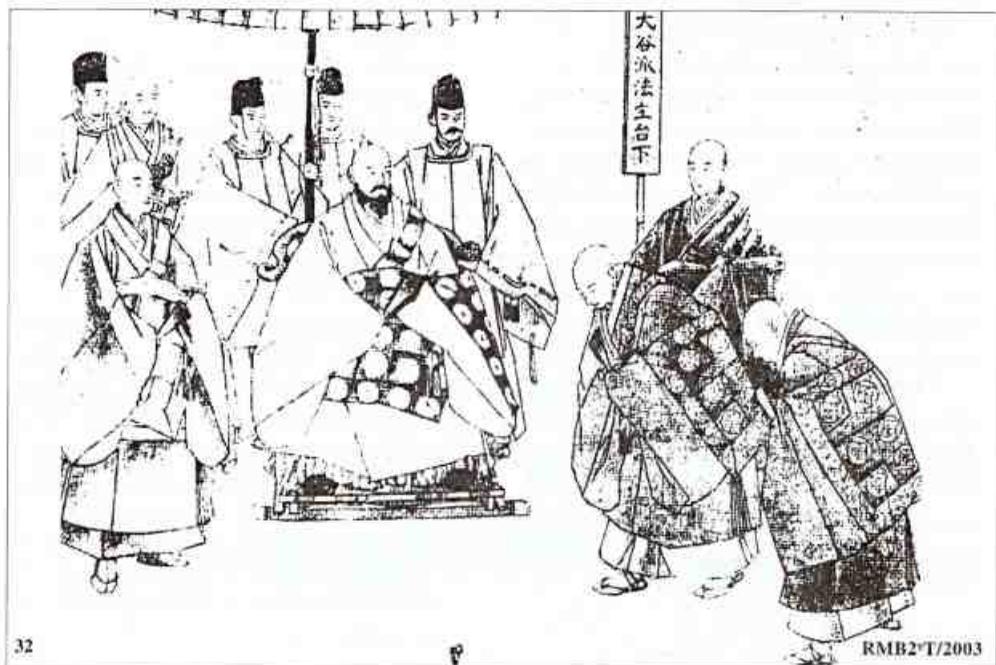


Uma batalha entre senhores feudais

O JAPÃO FEUDAL

(Pequena História das Grandes Nações – Japão – Círculo do Livro, 1976, pág. 34)

Um xógum (kozui) é homenageado por sacerdotes



velho fosse Chatagay. Conhecia-os profundamente. Todos eram guerreiros valentes, mas Ogotay possuía outras qualidades para manter suas conquistas. Com a morte de Ogotay, o império foi dividido. Coube a Kublai, neto de Gengis Khan, filho do cacula Tuli, a China do Norte.

Kublai Khan iniciou a conquista da China, que durou alguns anos.

Durante a luta contra os chineses, Kublai já pensava no arquipélago japonês.

As tentativas de invasão do Japão

Primeira tentativa (1274)

Em 1274, Kublai Khan, *khan* da Mongólia e imperador da China, armou uma frota com cerca de mil juncos de guerra chineses que transportaram um exército de 10 mil guerreiros para conquistar o Japão. Ocupam a Ilha de Tshusima, a primeira das ilhas japonesas próxima da Coreia; em seguida tomam a pequena Ilha de Iki e a Ilha de Irado. Concentram seus juncos na baía onde hoje se encontra a cidade de Nagasaki e iniciam o ataque à Ilha de Kiushu. Conquistam a parte costeira e, quando penetravam em seu interior, foram surpreendidos por forte tufão e pelos samurais do *shikken* Tokimune, conhecedores do terreno e habituados às intempéries comuns às terras do Sol Nascente.

Os mongóis são repelidos e conseguem refugiar-se nas bases coreanas de onde partiram, com grandes perdas. Apenas um terço regressou.

Kublai Khan não poderia aceitar a derrota, embora, em parte, tenha sido fruto das

forças da natureza. Antes de tentar nova invasão, envia, em 1275 e 1279, embaixadores a Kamakura, para que o Japão reconhecesse a condição de vassalo e tributário do poderoso império. Os embaixadores mongóis são recambiados humilhanamente. Foi uma afronta que não poderia ocorrer ao senhor do “trono do céu”.

Segunda tentativa (1281)

Kublai Khan preparou, então, no verão de 1281, uma frota com mais de 5 mil juncos, concentrados em portos chineses e coreanos, e mobilizou em torno de 150 mil homens, entre mongóis, coreanos e chineses, estes recrutados entre os marinheiros do Mar Amarelo.

A defesa japonesa na Ilha de Kiushu (a mais ao sul) foi desesperada. Lutaram até a morte. Mesmo pescadores sem qualquer possibilidade de sucesso buscaram enfrentar os juncos chineses. Contudo, a desproporção entre as forças era enorme.

A derrota japonesa parecia estar escrita, apesar do valor inquestionável de seus *samurais*.

“Em todos os templos do país, monges, sacerdotes xintoístas e veneradores dos antepassados rezam pela salvação perante o perigo incalculável. Os deuses intervêm enviando *kamikase*, o ‘deus dos ventos’, tufão”.³⁶

Um ciclone atinge e destrói quase toda a frota. Os mongóis que desembarcaram são atacados pelos guerreiros do *shikken* Tokimune que se colocaram em terra na costa norte de Kiushu. “Os mongóis evitam o combate e capturam a frota japonesa desprotegida e nela rumam para a ilha principal – Honshu – e para a terra dos ante-

Os mongóis são repelidos e conseguem refugiar-se nas bases coreanas de onde partiram, com grandes perdas. Apenas um terço regressou

passados Yamato. Tomam o porto e a cidade-templo de Ise e preparam novas conquistas.³⁹ Uma vez mais, depois de dois meses de luta, outro ciclone atinge os navios e os mongóis que lutavam em terra. Os japoneses, habituados a conviver com os tufões, conheciam-nos bem e assim os *samurais* puderam, com vantagem, atacar os invasores, mormente as fracas tropas chinesas, que não conseguiram, sequer, enfrentar a violência do tempo. Menos de 30 mil invasores regressaram à China.

Kublai Khan entendeu que o mar não era o caminho indicado para prosseguir em suas conquistas.

“Desde então *kamikase* é para o Japão sinônimo de última esperança e de salvação pela mão dos deuses. Todas essas lendas heróicas são registradas, pouco depois do ataque dos mongóis, no Jinoshotoki, a grande epopéia da época da cavalaria.”⁴⁰

“A vitória contra o invasor mongol serviu para unificar o país e fazer surgir um certo sentimento nacional, pois participaram da luta defensores oriundos dos pontos mais diversos do Império.”⁴¹

E o Japão segue com a sua história...

Um século e meio de guerras feudais

Após a vitória contra os mongóis, obra da família Hojo, o Japão entra num longo período de lutas entre as grandes famílias. Os Hojo, Fujiwara, Achikaga, daimios e xóguns travam, ao longo dos anos, a luta pelo poder. As grandes cidades, a exemplo

de Quioto e Kamakura (1358 a 1408), foram destruídas. A miséria se abate sobre a terra de Yamato. A segurança existia apenas nos mosteiros-fortalezas, verdadeiras ilhas defendidas pelos monges e cavaleiros em armas, protegidos por muralhas, trincheiras e fossos. Esses monges, também guerreiros, com freqüências intervinham nas contendas políticas.

Todaya, o que é impressionante, “esses mosteiros-fortalezas e cidades-mosteiros constituem também – graças a sua capacidade de defesa –

os refúgios da arte, da literatura e da ciência. (...). Sábios célebres encontram-se na Academia de Achikaga e colecionadores trazem da Coréia e da China bibliotecas inteiras”.⁴² É notável essa preocupação com o saber e as artes, em época tão conturbada, ao “conservar-se tesouros suficientes para

dar à posteridade uma imagem da riqueza cultural da época”.⁴³

Enquanto prosseguia a guerra civil, quando fica a imagem de que todos lutavam entre si, “nas províncias fronteiriças do norte da Ilha de Honshu, os cavaleiros da fronteira submetiam as últimas levas da população primitiva e dos *ainos*. Nessa altura iniciou-se definitivamente o processo de fusão das raças *yamato* e *aino*”.⁴⁴

O tempo passava. De imutável só a guerra.

Uma crônica da época relata: “Ai! Em que mundo me encontro! Guerra aqui, guerra acolá; nenhuma vida está segura, ninguém pode chamar sua a propriedade! Isso não é um presente para fazer orações ou

**O impressionante é que
“esses mosteiros-fortalezas
e cidades-mosteiros
constituem também –
graças a sua capacidade de
defesa – os refúgios da
arte, da literatura e da
ciência**

* N.R.: Yamato = origem da raça e da terra japonesa.

meditar sobre mortos sagrados. Dias como esses exigem guerreiros e não religiosos, atos e não orações.”⁴⁵ (De 1358 a 1508).

A guerra interna terminou pela exaustão, após século e meio.

A mais terrível miséria atingiu todos: os artífices, camponeses e habitantes das cidades, estes, naturalmente, os mais atingidos, mas também a nobreza cortesã dos *kuge* e os castelos dos *buke*, e, por fim, as poderosas cidades fortificadas dos daimios.

“Por volta de 1500, o Japão está desmembrado em cerca de 300 territórios feudais. (...) Na realidade, o império japonês, no limiar do século XVI, é uma colcha de retalhos de daimios, de príncipes, mosteiros e cavaleiros.”⁴⁶

A renovação do Império

Acontece na história, na vida dos grandes povos, em momentos de profundas crises que parecem sem qualquer perspectiva de solução, o aparecimento de “homens movidos parcialmente por ambição pessoal de poder e bravura, mas também pela idéia da unidade nacional”⁴⁷ e de tornar grande e respeitada a sua nação.

No Japão, “para combater uma Igreja, que se tornou arrogante, comunidades monásticas secularizadas e clãs feudais desprovidos de escrúpulos”,⁴⁸ surgiram homens como Oda Nobunaga, Iyeyasu Tokugawa e Hideyoshi.

Oda Nobunaga

No início do século XVII, Oda Nobunaga, descendente da nobreza feudal, foi expulso do Mosteiro de Hiesan por haver destruído uma estátua de Buda. Para sobreviver, tor-

nou-se um *samurai* de aluguel. Serviu a 38 senhores. Por seu valor de guerreiro e qualidades de chefia, forma um exército de *samurais* mercenários e fugitivos da guerra civil. Torna-se um grande comandante*. “Primeiro domina as tropas da corte imperial, demite as chancelarias da corte, depois entra em luta contra o xogunato dos Achikaga e estabelece, em nome do imperador, uma espécie de paz nacional numa parte considerável do país.”⁴⁹

“É no seu tempo que se dá o encontro com os primeiros missionários cristãos, que só tolera porque procura um equilíbrio religioso contra as comunidades monásticas do próprio país, secularizadas e altivas, com suas tropas e fortalezas”.⁵⁰

A guerra interna terminou pela exaustão, após século e meio

Hideyoshi e Tokugawa

A sua luta contra os senhores feudais

leva-o ao confronto direto com Iyeyasu Tokugawa, de quem passara a ser inimigo mortal e que seria o responsável por sua morte. Oda Nobunaga morre, mas deixa um sucessor que comungava de suas idéias, entre elas a de, mediante o emprego da força, voltar a impor ao país um imperador e sobretudo a paz. Tratava-se de seu talentoso vassalo Hideyoshi, que, após uma série de campanhas vitoriosas, volta a impor a ordem imperial.

São dois chefes agora na luta contra os daimios e os senhores feudais: os, entre si, inimigos Hideyoshi e Iyeyasu Tokugawa.

Tokugawa, o mais forte e inteligente dos senhores feudais, busca tornar-se o senhor de todos os senhores. Começa por enfrentar Hideyoshi, mas, depois, compõe-se com seu inimigo e juntos voltam-se contra sua própria classe, os clãs dos daimios que

* N.R.: Foi grande comandante de 1534 a 1582.



De um biombo pintado: Chegada de um navio português a um porto japonês.
Os estrangeiros são solenemente recebidos (Séc. XVI)
(Pequena História das Grandes Nações – Japão – Círculo do Livro, 1976, págs. 56 e 57)

ensangüentavam o país. Conquistam e pacificam a região central do Japão.

“Em 1600 Tokugawa trava em Sekigahara a última e decisiva batalha contra os *daimios* e seus cavaleiros.”⁵¹ A arte militar de Tokugawa decide a famosa batalha, embora contasse com a metade da força do adversário.

“Daí em diante, o Japão, sob a ordem imperial dominada por um detentor central do poder, o *xógum* da família Tokugawa (1603), determina ao país uma paz de 250 anos.”⁵²

“Esse herói do ‘Renascimento do Japão’ é um grande homem, em cuja mente vive a

enorme amplitude da alma da Ásia Oriental. Para poder pacificar o país, reconciliou-se com seu antigo inimigo mortal Hideyoshi – o vassalo de Oda –, assumindo mesmo, após a morte de Hideyoshi, em 1592, a tutela do seu filho menor Hideyori, que viria a casar com sua filha.” (...) Mas Tokugawa “sabia que a família Hideyoshi nunca renunciaria às suas aspirações à primazia; que voltaria a reivindicá-la no momento oportuno, e que, dessa maneira, o caos da guerra civil voltaria a se abater sobre o Japão. Assim, mandou atacar e exterminar pela espada e pelo fogo a família de seu pupilo e seus próprios netos”.⁵³

Tokugawa, para seus últimos dias, construiu um castelo que lhe inspiraria a tranquilidade que almejava para o final de sua vida. “Aí lê livros eruditos, discute com artistas e sacerdotes.”⁵⁴

“No bosque xintoísta de Nikko constrói um túmulo sobre o qual manda colocar sua árvore anã favorita, de dois palmos de altura, que ele, como japonês culto, ama tanto

como seus pequineses anões. Hoje, essa árvore anã transformou-se numa criptomária gigante, diante da qual vão rezar os peregrinos, em Nikko.”⁵⁵

Um poema por ele escrito na enorme escada de pedra do Cabo Shizuka (aproximadamente a 250 km a SW de Tóquio), que se estende em direção ao oceano, é testemunha de sabedoria de vida. São dele alguns dos versos abaixo:

“A vida é como uma longa viagem,
de cabeça vergada por pesada carga:
dirige os teus passos devagar, com constância e sabedoria,
assim tropeçarás menos quando ela te pesar. (...)”
“Aprende a conhecer a paz da alma, as raízes,

na tolerância, como mandamento supremo.
Do rancor e da ira a alma deves livrar! (...)
A culpa, procura-a mais em ti mesmo do que nos outros –
E quanto mais andares, mais seguro andarás.”⁵⁶

Esse foi Iyeyasu Tokugawa, o guerreiro que legou ao Japão nova ordem imperial, uma paz de 250 anos, e que, em seu julgamento, para tal, não exitou em eliminar seu pupilo e netos. Esse foi um guerreiro que, ao final da vida, em recolhimento espiritual, cercado de artistas, sábios e sacerdotes, mostrou a outra faceta do seu caráter: uma enorme sensibilidade.

A chegada da Igreja Católica ao Japão

Vasco da Gama, em 1498, chegava às Índias Orientais. Feito notável daquele almirante que sintetizava a ousadia, o espírito de aventura, a necessidade de uma pequena grande Nação de, navegando mares ignotos, encontrar terras desconhecidas em busca de riquezas, que só o arrojo português e o vasto conhecimento que os lusitanos possuíam da arte e da ciência da navegação podiam-lhes conceder.

Em 1511 a feitoria de Málaca, posto avançado do comércio colonial português, havia sido fundada. Continuaram a navegar, costeando, até Cantão. Em breve fundaram a base de Macau.

“Em 1542, navegantes portugueses foram arrastados por uma tempestade para a Ilha de Kyushu. Levaram para o Japão as primeiras armas de fogo, o que os senhores dos principados japoneses acolheram

gratamente. Com os primeiros e tímidos negócios iniciou-se um intercâmbio comercial entre portugueses e japoneses.”⁵⁷

À Europa chegara a lendária Cipango de que falara Marco Polo.

Francisco Xavier

Numa dessas caravelas que passaram a conhecer a derrota para o Japão, embarcou o *samurai* Angiro, no porto de Kogoshima,^{**} um fugitivo perseguido que matara o adversário num duelo de cavaleiros. A caravela retornou à Málaca. Durante a viagem tomou conhecimento da religião cristã, que concede o perdão das almas, “o que despertou nele o desejo de ser libertado de toda a culpa pela força do ‘sacerdote mágico cristão’. No porto de Málaca é

informado de que outra caravela acabara de chegar e que trouxera um missionário cristão altamente colocado, um homem da Companhia de Jesus, vindo da Goa portuguesa.

Esse sacerdote chamava-se Francisco Xavier. Nascido nobre num castelo perto de Pamplona, estudara em Paris e aí se associara ao fundador da Companhia de Jesus, Inácio de Loyola (em 1534).

Agora, com 40 anos, trabalha nas missões indianas como enviado do Papa e do rei de Portugal”.⁵⁸

Acontece na história, na vida dos grandes povos, em momentos de profundas crises que parecem sem qualquer perspectiva de solução, o aparecimento de homens movidos pela idéia de tornar grande e respeitada a sua nação

⁵⁶ N.A.: Da tradução alemã de K. Hanshötter.

⁵⁷ N.A.: Na Baía de Kagoshima, ao sul da Ilha de Kyushu.

O destino torna-se responsável pelo encontro do sacerdote Francisco Xavier com o *samurai* Angiro. O japonês aprendera um pouco da língua portuguesa, o que facilitou o entendimento, que era realizado pelos comerciantes em Kagoshima apenas por gestos.

“Com Angiro, Francisco Xavier e seus acompanhantes aprendem a falar japonês. Francisco Xavier ouve com simpatia a confissão do *samurai*, absolve-o e batiza-o com o nome de Paulo. Com ele informa-se da situação do Japão.

“De acordo com as informações que Paulo (Angiro) me deu, a China, o Japão e a Mongólia seguem uma lei religiosa comum... O próprio Paulo não entende a língua em que essas doutrinas estão escritas.” (...).

E, continua o apóstolo, quando escreve para a Companhia na Europa: “Quando perguntei a Angiro se os japoneses se converteriam ao cristianismo se eu fosse para lá,

ele respondeu que isso dificilmente aconteceria. Seus companheiros começariam por fazer perguntas e verificar atentamente se minha vida coincide com minha doutrina. Só nessa altura haveria a perspectiva de que o imperador, os príncipes e também o povo se deixassem batizar...”⁶⁰

Francisco Xavier nota a existência de muitas semelhanças entre o cristianismo e as crenças cultuadas pelos japoneses. “Assim, decide partir com alguns acompanhantes religiosos para o fechado Cipango e, acompanhado por Angiro, atinge o porto

de Kagoshima no Dia da Assunção, em 1549.

Cheio de alegria, Francisco Xavier escreve para Roma: Deus conduziu-nos à terra por que ansiávamos!”⁶⁰

Foi o encontro de duas civilizações em tudo diferentes, dos tipos humanos à língua, da maneira de pensar e das religiões aos costumes. Os europeus surpreenderam-se e o mesmo aconteceu com os japoneses ao observarem esses “bárbaros do mar do sul, avermelhados e de nariz comprido”. Porém, algo diferenciava os jesuítas “dos rudes marinheiros e dos inescrupulosos comerciantes”: o seu comportamento e o relativo domínio da língua japonesa. Perceberam logo os nipônicos que “esses religiosos pareciam pertencer a outro gênero de europeus: suas maneiras e seu comportamento impressionam”.⁶¹

Francisco Xavier, pouco depois de sua

chegada, recebe convite para visitar o castelo do *daimio* Shimatsu Takahisa. “O príncipe Shimatsu assemelha-se a uma borboleta dos trópicos na vastidão de seu quimono de seda branca bordada em cores. Usa na cabeça uma touca negra de forma bizarra. Em volta, há um frufu de roupagem de seda, um tilintar de estranhas armaduras de samurais. Nesse ambiente exótico travam os missionários europeus conhecimento com a cerimônia do chá, com o teatro *nô* e com a forma de discutir japonesa, marcada pela cortesia e pela impenetrabilidade.”⁶²

Mas Tokugawa sabia que a família Hideyoshi nunca renunciaria às suas aspirações à primazia; que voltaria a reivindicá-la no momento oportuno, e por isso mandou atacar e exterminar pela espada e pelo fogo a família de seu pupilo e seus próprios netos

O *daimio*^{*} interessa-se em saber sobre canhões, navios de guerra, soldados, que formavam o poder militar dos reis ocidentais, e da possibilidade de negócios envolvendo mosquetes, pólvora e chumbo. Todavia, Francisco Xavier, missionário experiente, insiste e diz de sua missão e enfatiza não ser um comerciante de armas. O *daimio* Shimatsu, que julgava sua civilização superior à européia, logo se desinteressou do encontro.

O missionário é convidado por outras famílias, mas “antes de poder falar em religião, os jesuítas têm primeiro de dar provas de superioridade técnica e científica geral de seu mundo. Assim, Francisco Xavier começa a dar lições de astronomia, matemática, geografia e física – afinal ele é mestre da Sorbone de Paris. Só depois de maravilhar

os japoneses com seus conhecimentos consegue as primeiras conversões: alguns nobres e samurais aceitam ser batizados”.⁶³

Contudo, demorou pouco a permanência dos missionários em Kyushu. O *daimio*, inesperadamente, proíbe novas conversões. Como que para livrar-se desses estrangeiros, autoriza-os a seguirem para o norte, pelo Mar Interior, ao encontro da corte dos imperadores.

A viagem mostra os dias caóticos em que vivia o Japão, fruto das intermináveis guerras. A destruição e as cinzas marcam a paisagem. “Mas é também a época em que Oda Nobunaga e o seu vassalo Hideyoshi começavam a levantar-se contra os exércitos dos senhores feudais e o *tenno* permanecia impotente no seu palácio decadente de Quioto.”⁶⁴



São Francisco Xavier, o missionário jesuíta (1506-1552) aportou em 1549 pela primeira vez em Kagoshima (Ilha de Kyushu) (Pequena História das Grandes Nações – Japão – Círculo do Livro, 1976, pág. 58)

Afinal, com muito custo, os missionários encontram a residência do *tenno*. O imponente palácio da Rua Muromachi – no passado um centro de cultura – mostra os estragos causados pelas guerras. “Os telhados de porcelanas esmaltados revelam buracos por onde a chuva penetra, e nos pátios interiores os criados têm que colocar biombo para proteger a vida privada do *tenno* de olhares curiosos.”⁶⁵

Francisco Xavier, homem culto e perspicaz, percebe de imediato o esforço do *tenno* empobrecido em manter os custos rituais. “Mas nas travessas não há mais que arroz e um pouco de carne.”⁶⁶ O missionário conclui que o poder não está com o *tenno*. Encontra-se com os senhores da guerra. “E ele sabe que só se pode converter um povo se seus governantes forem convertidos.”⁶⁷

* N.R.: Daimio – príncipes, com autoridade em seus cantões.

Francisco Xavier deixa Quioto e percorre o Japão, onde visitou diversas cortes de príncipes. "Discute com monges budistas, sacerdotes xintoístas, professores e magos. Ao mesmo tempo, esforça-se por ganhar o prestígio de que necessita entre os japoneses."⁶⁸

Oferece aos *daimios* e seus conselheiros presentes que os navios traziam da Europa. Porém, diferentemente dos mercadores, que, ávidos de lucro fácil, barganhavam com quinquilharias, preocupava-se em fazer chegar às mãos dos príncipes objetos sofisticados, "como um belo relógio que bate as horas exatamente 12 vezes de dia e 12 vezes de noite; uma caixa de música que produz sons estranhos sem ninguém lhe tocar e vidros com os quais um velho consegue ver tão bem quanto um jovem".⁶⁹

Contudo, apesar de seus esforços, é obstaculizado pelo muro intransponível da cultura japonesa, que o missionário logo identifica como de origem chinesa.

"O gigantesco 'Império do Meio' é o local central que domina a Ásia oriental, e nenhum dos seus satélites – nem o Japão – fará qualquer coisa sem a chancela chinesa. Perguntam-lhe constantemente por que os chineses não são cristãos, por que os sábios chineses não aprenderam a ciência europeia. Francisco Xavier convence-se de que

só será possível difundir sua religião no Japão depois de penetrar na China."

"Creio, escreve o missionário, que terei de partir para a residência do imperador da China ainda este ano. (...). Só quando a China estiver ganha é que todos os povos do Oriente se voltarão para a cruz..."⁷⁰

Em 1550, Francisco Xavier e seus frades deixam o Japão. Embarcam para Málaca, daí para Goa, de onde "partem, esgotados e doentes, para a embocadura do 'rio das pérolas', diante de Cantão.

Aportam a uma pequena ilha e esperam a autorização para entrar. Mas essa nunca chegará. O 'Império do Meio' não deseja qualquer contato com os 'bárbaros do mar do sul' e evita o encontro com o mundo exterior. Francisco Xavier estava destinado a morrer à vista da costa chinesa, sem ter podido levar a doutrina de Cristo para o Continente".⁷¹

Entretanto, no Japão, tudo indicava o

êxito do apostolado católico.

A Europa continua suas conquistas na Ásia

A princípio, só os portugueses possuíam os portulanos* que os conduziam, contornando o Cabo da Boa Esperança, à Índia, à China e ao Japão.

Foi um segredo de Estado que não pôde ser guardado. Afinal, para alguns, o dinhei-

Francisco Xavier convence-se de que só será possível difundir sua religião no Japão depois de penetrar na China. Entretanto Francisco Xavier estava destinado a morrer à vista da costa chinesa, sem ter podido levar a doutrina de Cristo para o Continente

* N.R.: Portulanos – Espécie de roteiro, criado pelos portugueses para navegar. Mapa adaptado às necessidades da navegação marítima nos quais os portos eram localizados por meio de rumos magnéticos e das distâncias. Daí a imprecisão dos contornos litorâneos. Não levavam referência a latitude nem a longitude.

ro é o mais devotado dos deuses, e por ele esses alguns são capazes de tudo. Em breve os espanhóis os haviam conseguido e, por fim, holandeses, ingleses e franceses.

“Desde 1518 há negociantes portugueses no Ceilão; em 1542 estão em Kagoshima, em Kyushu; em 1557 é fundada a colônia de Macau; em 1572 desembarcam em Java.

Desde 1521 a bandeira espanhola paneja nas Ilhas Marianas; o arquipélago situado entre o Mar da China Oriental e o Mar das Celebes recebe o nome de Filipinas, em honra do herdeiro do trono espanhol; em 1569 o arquipélago torna-se colônia da Espanha.

Os holandeses e ingleses transportam para a Ásia Oriental a luta entre Reforma e Contra-Reforma, que continua presente nos campos de batalha da Europa. Em 1594, os holandeses aparecem em Java, e em 1610 instalam-se em Jacarta, a que chamam Batávia.

Os ingleses e franceses fundam feitorias em território indiano.⁷²

Os europeus chegam a essas terras, para eles estranhas, com o espírito da cobiça embutido no comércio colonialista imperial. É verdade que os missionários de Roma, que, normalmente, antecedem os conquistadores, são possuídos, ao propagarem o cristianismo, “de uma forma de vida mais clemente, mais humana, marcada pelo humanismo da doutrina cristã e pela fé na salvação”.⁷³

Com a chegada dos defensores da Reforma, estabelece-se no Japão a disputa entre os propagandistas da Igreja de Roma e os que fazem oposição aos ‘papistas’. Con-

tudo, o trabalho de Francisco Xavier deixou firmes raízes entre os japoneses. Sua passagem por Kyushu foi de grande valia para o cristianismo, que ali realizou rápido progresso. Seus sucessores “estão bem preparados para suas tarefas, pois familiarizaram-se nas universidades jesuítas com a língua, os costumes e a mentalidade dos japoneses; levam uma vida exemplar; constroem hospitais e escolas e atraem a população pelo fausto dos serviços divinos e das procissões”.⁷⁴

Os sacerdotes jesuítas exultam com o progresso de sua obra missionária. “Em 1570, o padre jesuíta Organtino comunica orgulhosamente a Roma que, na cidade portuária de Kyushu oriental – Nagasaki – e nas imedia-

ções já vivem 20.000 cristãos. Na cidade da Ilha de Honshu, Hiroshima, há, igualmente, 5.000 cristãos.” O padre Organtino crê animadamente poder prognosticar que, no espaço de uma geração, todo o Japão se terá convertido

à fé cristã”.⁷⁵

A porta parecia estar definitivamente aberta quando o poderoso *xógum* Oda Nobunaga manda chamar os jesuítas a Quioto. Porém, os propósitos de Nobunaga não se prendiam à religião. Eram políticos. Sua intenção era a de utilizar os missionários cristãos como contrapeso aos militares budistas.

Nobunaga dá todas as facilidades à conversão ao cristianismo. Pouco tempo foi suficiente para que os jesuítas de Quioto informassem a Roma “que há no território central japonês 150.000 batizados, 59 pregadores jesuítas percor-

Um legado e visitador-geral papal dirige, a partir de Quioto, a Igreja japonesa em rápido crescimento

* N.A.: Por ironia do destino, foram estas as cidades japonesas escolhidas pelos Estados Unidos para serem sacrificadas em holocaustos nucleares.

rendo a terra de Yamato e cerca de 200 igrejas construídas. A mais monumental, Nambanji, em Quioto, foi doada por Nobunaga. Um legado e visitador-geral papal dirige, a partir de Quioto, a Igreja japonesa em rápido crescimento".⁷⁷

Os missionários jesuítas entrosam-se completamente com a camada culta da sociedade japonesa, tornando-se partícipes de seus costumes.

Com a morte de Nobunaga, seu sucessor, Hideyoshi, com pulso firme, vai reconstruindo a estabilidade do país, destruída pelas guerras. Os missionários católicos continuam obtendo progresso em seu trabalho de conversão.

Hideyoshi realiza grandes reformas, inclusive "uma reformulação da propriedade fundiária sujeita a imposto, em todas as ilhas permite a concretização de uma 'reforma social da terra' e do estabelecimento de um sistema de taxaço razoável. Os cofres do Estado enchem-se agora com as moedas de ouro recém-cunhadas".⁷⁸

Mas, em suas reformas – entre elas a criação, em 1588, de cinco ministérios –, resolve, para seu deleite, arranjar um harém de 300 mulheres por ele escolhidas. Os padres jesuítas fazem sentir sua desaprovacão, embora de forma cuidadosa.

Hideyoshi resolve atacar a Coréia. "Os europeus – e para o *xógum* isso é um sinônimo de cristãos – têm que lhe fornecer canhões, mosquetes e pólvora, para grande alegria dos comerciantes e para grande preocupação dos missionários. Começam a aparecer as primeiras gotas amargas no cálice da auspiciosa ligação do Japão com o cristianismo."⁷⁷

O exército chinês o derrota na Coréia do Norte e o *xógum* começa a duvidar da eficácia das armas européias, ao mesmo tempo em que desconfia de que os europeus tenham-nas fornecido, também, aos chineses. Hideyoshi não aceita as observações e a atitude dos jesuítas ao seu novo estilo de vida.

A imprevisibilidade, às vezes, conduz a história.

Um galeão espanhol oriundo de Manila arriba, com avarias, ao porto de Osaka e é confiscado com seu carregamento pelos japoneses. O capitão do barco vai até Quioto, obtém audiência com Hideyoshi e, com arrogância, diz-lhe sobre o poder do império espanhol. "Desenha-lhe um mapa do mundo em que mostra como o domínio da Espanha se estende do Peru até Nápoles, das Filipinas aos Países Baixos.

Aparentando ingenuidade, Hideyoshi pergunta como a Espanha conseguiu apoderar-se de tantas possessões. O orgu-

lhoso espanhol explica que é muito simples: primeiro mandam seus missionários pregarem o cristianismo; em seguida, semeada a discórdia entre os selvagens, estes ficam intimamente dispostos à submissão. Mais tarde, aparecem então as esquadras espanholas, que ocupam o que as raças locais, cansadas da guerra, já não querem defender.

Essa informação leva Hideyoshi a uma grande meditação."⁸⁰

Em 1597, os jesuítas, sem qualquer desconfiança, sentem a lógica (ou, para eles, a falta de) do caudilho nipônico, que ordena "deter todos os cristãos em Nagasaki e a crucificação de nove sacerdotes e 16 batizados.

Em 1597, o caudilho nipônico ordena "deter todos os cristãos em Nagasaki e a crucificação de nove sacerdotes e 16 batizados ..."

Hideyoshi morre pouco depois. Sob o poder o terceiro dos príncipes reformadores, o *xógum* Tokugawa. Os jesuítas renovam suas esperanças.

A capital é transferida de Quioto para leste, para um local chamado Edo, onde é construída a “capital oriental”, ou Tóquio.

Tokugawa consegue tirar a força dos senhores feudais com o artifício de ligar pelo matrimônio a família do xogunato a todas as famílias de *daimios* do país. Usa os poderes de um estado policial para conter as aspirações de autonomia dos cantões. “É proibido aos *daimios* penetrar na velha Quioto, onde o *tenno* continua a reinar num isolamento sagrado. O imperador continua, é certo, a ser o filho do Sol e o senhor nominal do arquipélago. Mas é em Tóquio que está o verdadeiro governo do Príncipe Tokugawa.”⁸¹

A sociedade japonesa, do topo à base, é dividida e subdividida em camadas perfeitamente estratificadas. “As comunidades monacais dos budistas e xintoístas são destituídas do poder, seus exércitos particulares dissolvidos.”

“Nessa época (em torno de 1585) os jesuítas podem anunciar a Roma que 123 membros de sua ordem desenvolvem suas atividades em dois colégios, duas casas principais, uma noviciária e 21 delegações. O número de

batizados é estimado em 1 milhão. Em Tóquio trabalham franciscanos, em Bungo, agostinianos e em Satsuma, dominicanos.”⁸²

O acaso parece comandar a roda da vida. “Em 1598, o brigue holandês *De Leeuw* encalha em Funai.

Os influentes portugueses e espanhóis desconfiam que os tripulantes – membros do ‘calvinismo, inimigo de Roma’ – se dedicam à pirataria. Assim, a tripulação é levada ao *xógum* em Tóquio.”



Como os católicos europeus viram o martírio dos franciscanos e cristãos em Nagasaki em 5 de fevereiro de 1597 segundo gravura do francês Callot.

(Pequena História das Grandes Nações – Japão – Círculo do Livro, 1976, pág. 67)

O capitão do *De Leeuw*, o inglês **Bill Adams**, homem honesto de caráter e corajoso, cai nas boas graças de Tokugawa. Transmite seus conhecimentos de astronomia náutica e matemática; torna-se professor de capitães japoneses e dono de estaleiros. “Passa a ser um dos confidentes de Tokugawa. O que lhe conta sobre a ação das missões católicas modifica a atitude do xógum em relação aos jesuítas.”⁸³

Novamente o acaso conspira contra os enviados de Roma.

“Em 1608, o governador espanhol de Manila naufraga na costa japonesa e é levado para Tóquio, onde se gaba perante o xógum dos enormes lucros do comércio ultramarino.”⁸⁴

Tokugawa vai fazendo seu próprio juízo sobre os europeus. Os japoneses não conseguem entender as desavenças entre as ordens da Igreja Católica e a franca hostilidade entre portugueses, espanhóis, ingleses e holandeses. Verificam, com o passar do tempo, como são enganados e explorados pelos comerciantes brancos que chegam a seus portos. Tokugawa firmara opinião sobre as verdadeiras intenções dos europeus.

“Considerando a expansão do cristianismo como uma ameaça ao poder central, o príncipe Tokugawa promulga um édito de proscricção em 1614, exilando numerosos nobres que haviam se convertido.”⁸⁵

Tokugawa retira-se da vida pública, embora ainda mantenha poder nos bastidores.

“Aos filhos e netos que lhe sucedem faltam sua grandeza e superioridade. Por medo fecham o mundo insular ao estrangeiro e renunciam ao comércio marítimo, que o príncipe se preocupara tanto em estimular.

O Japão isola-se.”⁸⁶

A xenofobia e a auto-suficiência passam a predominar e, com elas, acentua-se a

perseguição à fé cristã. São afixados cartazes, por todo o Japão, com determinações específicas sobre os cristãos e sua fé:

“A fé cristã está proibida para sempre!

Quem descobrir um suspeito deve denunciá-lo ao governo.

Receberá como recompensa: por um padre, 200 peças de prata; por um frade, 100 peças de prata; por um crente, 50 peças (...).

Torna-se público que, onde quer que seja escondido um cristão, não será só ele severamente pu-

nido, mas também o chefe da comunidade.”⁸⁷

Nagasaki, que estava quase completamente cristianizada, é tratada com rigor ainda maior. A pena é a morte na cruz.

“As feitorias comerciais européias são eliminadas da mesma maneira que a sede das missões. Os holandeses, com os canhões de seus navios, bombardeiam a feitoria portuguesa de Shimbara, deixando-a em condições de ser ocupada pelas tropas japonesas. A recompensa é bem mesquinha. Os holandeses são encerrados



O Príncipe Iyeyasu Tokugawa, neto de Iyeyasu. (Pequena História das Grandes Nações – Japão – Círculo do Livro, 1976, pág. 71)

na minúscula ilha de Dejima, no porto de Nagasaki, onde são autorizados a vegetar como parte da missão comercial chinesa.”⁸⁸

Foram apagados todos os vestígios dos “bárbaros vermelhos e narigudos do mar do sul”. As ilhas são fechadas para todos os estrangeiros, senão para sempre, por um quarto de milênio.

Do isolamento à chegada do Almirante Perry em 1853

É uma nova época do Império do Sol Nascente, onde predomina a paz interna e externa sob o xogunato dos Tokugawa. O Japão fecha-se conscientemente ao mundo exterior. Desiste de qualquer ato de guerra contra seus vizinhos coreanos e chineses.

“Entre 1603 a 1868, sobressai o brasão dos *xóguns* Tokugawa, as três folhas de avelaria com as pontas viradas para dentro”, que simbolizava o isolamento do Japão.

A paz interna é conseguida com alianças às mais tradicionais famílias, com a “obrigação dos *daimios* – antigos semeadores de revoltas nos inúmeros cantões e ilhas – de construir um palácio em Edo e viver aí, nas proximidades do *xógum*”. Mas, acima de tudo, “o poder do império agora pacificado assenta na infra-estrutura das cerca de 400.000 famílias de *samurais* que, espalhadas por todo o império insular, mantêm sua forma de combate através de constantes exercícios de cavalaria”.⁸⁸

Os *xóguns* Tokugawa reintroduzem em seus guerreiros os valores tradicionais do *bushido*: “A simplicidade, a fidelidade incondicional aos deveres de vassalagem e a honra voltam a ser consideradas virtudes supremas dos *samurais*.”

Engelbert Kämpfer, o médico alemão da feitoria holandesa de Dejima, descreve, em 1694, o caráter dos japoneses: “são corajosos, heróicos e vingativos, ambicionam a

honra e a fama, estão habituados à dureza contra si próprios, mas são grandes veneradores da cortesia e dos bons costumes, de um porte impecável e do autocontrole, e procuram manter-se limpos a si e às suas habitações. Ultrapassam de longe os cristãos quanto a virtudes práticas, à pureza da vida que levam e a manifestações de religiosidade”. (...)”⁸⁹

“O jesuíta Almeida informa Roma sobre os japoneses dessa época: a sua maior paixão é a honra, como homens que pretendem ganhar prestígio e destacar-se pelo mérito.

Dedicam-se principalmente a exercícios guerreiros, usam armas a partir dos 12 anos e não as largam nem ao ir para a cama, para mostrar que até dormindo são guerreiros.”⁹⁰

O médico alemão e o jesuíta não descreveram o povo japonês em sua média naquela sociedade rigorosamente estratificada em camadas. Falaram dos *samurais*, que se “atribuem preponderância moral, de caráter, de vontade em relação ao povo inferior. Essa primazia não era só exigida, mas

O Japão isola-se. A xenofobia e a auto-suficiência passam a predominar e, com elas, acentua-se a perseguição à fé cristã. A fé cristã está proibida para sempre! Quem descobrir um suspeito deve denunciá-lo ao governo. Em Nagasaki, a pena é a morte na cruz. As feitorias comerciais européias são eliminadas da mesma maneira que a sede das missões

reconhecida. No testamento de Iyeyasu Tokugawa* lê-se a frase: 'Os samurais são os senhores entre as quatro classes! Eles podem esmagar quem não se comportar como é devido'...⁹¹

"As outras classes são os *no* ou camponeses, os *ko* ou artífices e os *sho* ou comerciantes, precisamente nesta hierarquia. Abaixo deles só se situam os *eta* e os *hinin* – que significa algo como 'não homens'."

Na falta de guerras externas, a corporação dos samurais torna-se uma poderosa força policial responsável pela paz interna, "da manutenção da ordem, que garantia o respeito de uma atitude espiritual rigorosamente nacional japonesa e de uma atitude cultural que impregnava o povo".⁹³

"Um inglês escreveu por volta de 1700 sobre essa estranha cultura: 'Ouvir falar sobre ela, um paraíso; viver nela, um inferno!'.⁹⁴

O cristianismo foi sendo eliminado até ser quase que totalmente extinto.

O xintoísmo e o zen-budismo, soberanos, voltaram a determinar "o espírito da cultura e da consciência do Japão. (...) A doutrina zen, que procura a harmonia perfeita do céu, da terra, das plan-

tas, dos animais e da existência humana, marca igualmente os gêneros artísticos japoneses, como a aquarela, o *ikebana* – arte do arranjo de flores –, a cerimônia do chá e a preferência generalizada dos japoneses pela simplicidade e pela contenção".⁹⁵

"O caráter do Japão, um país pequeno, com uma reduzida extensão de solo fértil, país das mil ilhas e baías, exprime-se pela predileção pelo jardim pequeno, pelas árvores anãs artisticamente cultivadas e pelas dimensões bem delimitadas dos seus parques."⁹⁶

O Japão, ao longo de 250 anos de paz e isolamento do mundo, torna-se uma nação auto-suficiente, com costumes próprios e o que poder-se-ia chamar de um caráter estritamente japonês.

O mundo a sua volta, diferentemente do Japão, não permanece estático. Pelo contrário, experimenta, nesses longos anos, progresso considerável, sobretudo material, o que determina avanços no campo militar e na arte da

guerra, conseqüência das novas armas, sobretudo no Ocidente. Surgem no cenário mundial novas potências: a Inglaterra, a França, a Alemanha e a Rússia czarista.

“Os japoneses são corajosos, heróicos e vingativos, ambicionam a honra e a fama, estão habituados à dureza contra si próprios, mas são grandes veneradores da cortesia e dos bons costumes, de um porte impecável e do autocontrole, e procuram manter-se limpos a si e às suas habitações. Ultrapassam de longe os cristãos quanto a virtudes práticas, à pureza da vida que levam e a manifestações de religiosidade.”

Engelbert Kämpfer
médico alemão

* N.R.: Iyeyasu Tokugawa – grande xógum da linhagem dos Minamotos.

“Na Filadélfia, no dia 4 de julho de 1776, foi assinada a Declaração de Independência dos Estados Unidos da América, redigida por Thomas Jefferson. Este fato, que representa a primeira formulação dos direitos do homem, marca o nascimento como nação das 13 colônias britânicas na América do Norte”.⁹⁷ Os americanos, desde as lutas por sua independência contra os ingleses, mostraram vigor extraordinário, e, à semelhança das nações européias e da Rússia, a vontade de expandir-se e de conquistar novos mercados. Era o imperialismo colonialista que se lançava, uma vez mais, sobre o Oriente.

“Por volta de 1700, uma outra espécie de ‘bárbaro’, de modos rudes e comportamento mais brutal, aproxima-se vindo do norte. São os *rojins* ou russos.”⁹⁸ Desde os tempos de Ivan, o Terrível, e Pedro, o Grande, os russos atravessaram a inexplorada Sibéria e a anexaram ao Império

da Rússia. “Em 1697-99, o russo Atlasov conquista a península de Kamtchatca e a força russa impõe aos chineses os ‘acordos dos desiguais’, ao longo da fronteira manchú.”⁹⁹ O império dos czares busca acesso às águas quentes, sua grande ambição geopolítica. No extremo oriente esbarram na cadeia insular japonesa.

Os nipônicos observam os intrusos que se aproximavam de “sua terra de conto de fadas, agora também a partir do norte”. Até então, somente a bandeira holandesa tremulava em seu território, na pequena ilha em Dejima. Agora são pretensos “barcos hidrográficos” e “explorações científicas de pesquisa” que cruzam ao norte, entre a

península de Kamtchatca e a Ilha de Sacalina, das Ilhas de Ryukiu ao Canal de Tsushima. “Os russos, segundo Hanshofer, chegaram a passar o inverno com sua esquadra em Nagasaki..., apodegando-se, assim, da cabeça-de-ponte do império insular...”¹⁰⁰

O Japão não estava mais isolado, nem seguro. Em breve teria que compartilhar seu pequeno mundo com os “narigudos de pele vermelha”. Sabiam disso. A tudo assistiam inermes.

A aproximação estrangeira mexe com a ordem e a cultura nacionais cristalizadas ao

longo de dois séculos e meio de paz interna e isolamento. O xogunato começa a ser questionado. Inicia-se um movimento entre a intelectualidade com reflexos na juventude, no sentido de libertar a terra de Yamato da coerção dos *xôguns*. Propugnava, esse movimento, pela volta dos poderes do imperador e apelava para a

renovação contra o marasmo.

As notícias do mundo de fora, “dos enormes progressos do mundo ocidental, da Europa e da nova América surgida no Pacífico”,¹⁰¹ infiltravam-se pela feitoria de Dejima. Eram estímulos para os reformadores japoneses lutarem para a abertura de seu império, a fim de poderem participar do progresso ocidental.

Havia os que discordavam. Um sábio conservador, em 1850, advertia: “A política dos bárbaros é começar por entrar num país por causa do comércio, depois da religião e, finalmente, provocar a subversão e a desordem. Lembremo-nos da experiência dos nossos pais há 200 anos. Não

O Japão, ao longo de 250 anos de paz e isolamento do mundo, torna-se uma nação auto-suficiente, com costumes próprios e o que poder-se-ia chamar de um caráter estritamente japonês

desprezeis os ensinamentos da Guerra do Ópio na China."^{102*}

"No ano de 1852, russos e americanos eram aqueles que mais esperavam a abertura do mercado japonês. Os primeiros, proprietários definitivos da província de Amur, buscavam os mares quentes, e a América procurava portos de escala favoráveis para seu comércio mundial em direção à Ásia oriental."¹⁰³

Os adeptos da abertura, entre os que percebiam que o Império não poderia continuar na época medieval, cresciam, junto aos que a viam como a única maneira de modernizar o Japão.

No início de 1853, Franklin Pierce – o presidente de uma nação que se tornara independente em 1776, há menos de 100 anos, e que o destino colocara em torno de uma mesa, entre os seus maiores, talvez, como nunca na história, homens sábios e patriotas, com a clarividência de que iniciavam os desígnios de um grande povo, para redigirem na Filadélfia, em 1787, a Constituição dos Estados Unidos – determina que navios de guerra americanos, sob o comando do Almirante Matthew C. Perry, cruzassem o Pacífico rumo ao Japão, a fim de apresentar suas exigências para que os nipônicos abrissem seus portos aos americanos.

* N.A.: A Guerra do Ópio (ou melhor, as Guerras do Ópio) foi um dos atos mais ignóbeis perpetrados contra um povo. Seu móvel, a busca de divisas a qualquer pretexto, a fim de compensar a declinante economia britânica, decorrente da concorrência motivada pela industrialização da Europa Continental.

A Coroa britânica, sob o reinado de Jorge III, iniciou um comércio extremamente lucrativo e em contínua expansão com a China, com a venda de pélas de ópio, oriundas da papoula cultivada em Bengala, Índia. O povo chinês, preso ao vício da droga, perdia suas forças físicas e mentais. A China esvaía-se como nação.

Em 1839 o Imperador da China designou Lin Tse-hsu, comissário de Cantão, homem enérgico e incorruptível, para enfrentar, com carta branca, essa questão de vida e morte para seus súditos: o ópio deveria ser erradicado do território chinês.

Lin Tse-hsu cumpriu a missão. As pélas de ópio, procuradas com afincio, foram jogadas no mar e nos rios. Os prejuízos para a Coroa britânica, imediatos e vultosos, tiveram repercussão entre os que negociavam com o ópio e no Parlamento, em Londres.

Não foi difícil para o governo de Sua Majestade, agora sob o reinado de Vitória, criar um motivo para que o Primeiro-Ministro Palmerstorn, ouvidos os parlamentares, obtivesse votação favorável para enviar, da Índia, uma força naval para subjugar os chineses, que, abatidos pelo uso continuado de dez anos de ópio, não puderam resistir. Seus soldados estavam de antemão derrotados pelo uso da droga.

A tomada de Nanquim obrigou o Imperador a aceitar a paz que lhe foi imposta, com a assinatura do Tratado de Nanquim, que entre seus termos estabelecia que fosse criada uma lei que permitisse o comércio do ópio, além do pagamento de fabulosa indenização, o acesso a vários portos chineses e o controle extraterritorial do "porto livre" de Hong Kong, de onde os ingleses passaram a dirigir o tráfico da droga.

Em 1860, Lord Palmerstorn voltara a ocupar o cargo de primeiro-ministro. Agora, aliado à França, concluiu o que para ele estava inacabado e iniciou a segunda guerra do ópio, com o propósito de colocar toda a China na obrigação de enquadrar-se ao livre comércio e à igualdade internacional, pilares do conceito imperialista dos britânicos.

Pequim foi destruída, queimada e saqueada pelas tropas inglesas, a despeito dos protestos franceses. "Nos próximos 20 anos o total da exportação de ópio para a China, na maior parte, cresce de 56.681 caixas em 1860 para 105.508, em 1880."

O ópio começava a espalhar-se pelo mundo. Não seria exagero ou temerário dizer-se que a situação calamitosa em que hoje se vive em relação às drogas teve sua origem na cobiça inglesa de obter divisas a qualquer custo, mesmo que fosse o do aniquilamento de um povo.^{102A}

Os navios estrangeiros só tinham permissão de fundear em Nagasaki, próximos à feitoria de Dejima. O Almirante Perry, no entanto, tinha uma missão a cumprir, e esta não se coadunava a obedecer regras estabelecidas pelo xogunato Tokugawa. Assim, “o comodoro faz ancorar suas canhoneiras no Golfo de Edo, dirige seus canhões contra a capital japonesa e entrega ao governo do *xógum* uma carta do seu presidente”,¹⁰³

No encontro prevaleceu a cordialidade entre as partes: os japoneses, por saberem que não poderiam enfrentar os modernos canhões dos navios dessa nova potência que surgiu, e os americanos, por darem um prazo longo para que o *xógum* refletisse sobre as exigências.

Depois do breve encontro, os navios americanos retornaram aos Estados Unidos.

Os japoneses entram em discussões apaixonadas. O retorno inquestionável à concepção divina do imperador é propugnado, em geral, pelos mais velhos. Os moços, principalmente, desejam mudanças para que Yamato pudesse igualar-se em poder aos ocidentais. O xogunato não resiste às fissuras abertas na sociedade que governaram durante 250 anos. A oposição cresce, “os *daimios* destituídos de pode-

res voltam a agitar-se, a camada enriquecida dos burgueses e comerciantes sonha com grandes lucros nos negócios ultramarinos, e até os camponeses explorados dirigem suas esperanças para o palácio imperial de Quioto”,¹⁰⁴

No início de 1853, Franklin Pierce determina que navios de guerra americanos, sob o comando do Almirante Matthew C. Perry, cruzassem o Pacífico rumo ao Japão, a fim de apresentar suas exigências para que os nipônicos abrissem seus portos aos americanos



“O comodoro faz ancorar suas canhoneiras no Golfo de Edo, dirige seus canhões contra a capital japonesa e entrega ao governo do *xógum* uma carta do seu presidente”

Em fevereiro de 1854, retorna a esquadra de Perry.

O *xógum*, por antecipação, já havia capitulado às exigências comerciais do Presidente Pierce. O almirante recebe autorização para desembarcar. “Trocam-se presentes; os mais seletos objetos envernizados e os mais belos brocados, contra um conjunto de instrumentos telegráficos, uma locomotiva em miniatura e uma seleção de máquinas agrícolas, armas e alguns caixotes de uísque. É este o primeiro antegosto que o Japão experimentava da civilização ocidental. (Morrison – Cammager).”¹⁰⁵

Em 31 de março de 1854 é assinado entre o Japão e os Estados Unidos da América o Tratado de

Kanagawa, que permitia aos americanos instalar consulados e utilizar determinados portos para reabastecimento.

O Japão não poderia resistir ao poder nascente dos Estados Unidos. Seus valentes guerreiros medievais seriam incapazes de qualquer resistência. Internamente, estava por acabar a era do xogunato. Ao fra-

co *xógum* Yoshinobu Keiki faltavam as energias necessárias para enfrentar a onda das mudanças.

O Japão abria-se para o mundo, e, mais uma vez, surgia nova página de sua fascinante história.

NO PRÓXIMO NÚMERO

A queda do xogunato

A era Meiji

Vitórias militares sobre a China e a Rússia

O Japão entra para o clube das "potências"

Hiroito

Primeira Guerra Mundial

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA> / História do Japão /; Kimmel, Husband E. (Alte. USN) /; Pearl Harbour /; Segunda Guerra Mundial;

BIBLIOGRAFIA

1. ZICRER, Otto. *Pequena história das grandes nações. Japão*. Círculo do Livro S.A. Caixa Postal 7413. 01051. São Paulo, Brasil. Publicado sob licença de Minerva S.A., Genebra, Suíça. Tradução: Adriano Zilhão. 1976, p. 7.
2. *Ib.*
3. *Ib.*
4. *Op. cit.*, p. 9.
5. *Ib.*, p. 10.
6. *Ib.*, p. 12.
7. *Ib.*, p. 14.
8. *Ib.*, p. 15.
9. *Ib.*, p. 11.
10. *Ib.*, p. 14.
11. *Ib.*, p. 16.
12. *Ib.*
13. *Ib.*, p. 18.
14. *Ib.*, p. 19.
15. *Ib.*, p. 21.
16. *Ib.*, p. 22.
17. *Ib.*
18. *Ib.*
19. *Ib.*, p. 23.

20. Ib.
21. Ib.
22. Ib., p. 24.
23. Ib., p. 26.
24. Ib., p. 28.
25. Ib., p. 30.
26. Ib.
27. Ib., p. 32.
28. Ib.
29. Ib., p. 35.
30. Ib.
31. Ib., p. 38.
32. Ib.
33. Ib.
34. Ib.
35. Ib.
36. Ib. p. 40.
37. MARTINELLI, Franco. *História da China*. Tomo I. Desde los inicios hasta la dinastia Ching. Editorial da Vecchi, Barcelona, 1975, p. 513.
38. ZICRER, Otto – *Pequena história das grandes nações. O Japão*, p. 41.
39. Ib.
40. Ib.
41. Enciclopédia Britânica do Mérito. Vol. II, Editora Mérito. São Paulo, Rio, Porto Alegre.
42. ZICRER, Otto – op. cit., p. 44.
43. Ib.
44. Ib., p. 42.
45. Ib., p. 43.
46. Ib., p. 45.
47. Ib., p. 46.
48. Ib.
49. Ib., p. 49.
50. Ib.
51. Ib., p. 50.
52. Ib., p. 51.
53. Ib.
54. Ib.
55. Ib.
56. Ib.
57. Ib., p. 54.
58. Ib.
59. Ib., 55.
60. Ib.
61. Ib., p. 56.
62. Ib., p. 57.
63. Ib., p. 58.
64. Ib.
65. Ib., p. 59.
66. Ib.
67. Ib.
68. Ib., p. 60.

69. Ib.
70. Ib., p. 61.
71. Ib.
72. Ib., p. 63.
73. Ib.
74. Ib., p. 64.
75. Ib.
76. Ib.
77. Ib., p. 66.
78. Ib.
79. Ib.
80. Ib., p. 68.
81. Ib., p. 70.
82. Ib.
83. Ib.
84. Ib.
85. Ib.
86. Ib.
87. Ib., p. 73.
88. Ib., p. 75.
89. Ib.
90. Ib.
91. Ib., p. 76.
92. Ib.
93. Ib.
94. Ib.
95. Ib.
96. Ib., p. 78.
97. *O Globo – Atlas História Universal – The Times*. Centro Cultural Banco do Brasil. 1992-1995, p. 227.
98. ZICRER, Otto. op. cit., p. 81.
99. Ib.
100. Ib., p. 82.
101. Ib., 85.
102. Ib.
- 102^A. KALIMTGIS, Konstandinos; Goldman, David; Steimberg, Jettrey. DOPE, INC. *The New Benjamin Franklin House*. Publling Company Inc., New York, New York. 1978, pp 12 a 20.
103. ZICRER, Otto. op. cit., p. 85.
104. Ib.
105. Ib., p. 86.

AOS NOSSOS COLABORADORES

Solicitamos aos nossos colaboradores, mais uma vez, que, ao nos enviarem seus trabalhos para publicação, incluam um resumo (*abstract*) de 10 a 20 linhas, descrevendo o propósito do artigo e indicando as áreas que foram abordadas na discussão de seu posicionamento, o qual deverá estar claramente subentendido no título do trabalho.

Este procedimento tem o propósito de facilitar a pesquisa dos nossos historiadores do futuro ao procurarem dados para seus trabalhos nos artigos da *Revista Marítima Brasileira*.

Atenciosamente,

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

RELACIONAMENTO DA INSTITUIÇÃO COM A IMPRENSA

Arranjo por: LUIZ EDMUNDO **BRÍGIDO** BITTENCOURT
Vice-Almirante (Ref^o)

Nos dias 19 e 20 de agosto de 2002, a Escola de Guerra Naval organizou o simpósio “O Relacionamento da Instituição com a Imprensa”, com os seguintes objetivos:

- Mostrar como o bom desempenho em entrevistas:
 - pode afastar ameaças de crise ou minimizar os seus efeitos e
 - produzir oportunidades para reforçar a imagem da Instituição;
- Mostrar como funcionam os veículos de comunicação, como trabalham os jornalistas e como a Instituição pode tirar o máximo proveito desse conhecimento, seja qual for a circunstância;
- Oferecer “dicas” para as entrevistas à Imprensa (mídia impressa e eletrônica).

Tomaram parte do evento os seguintes colaboradores (acompanhados dos títulos dos textos apresentados):

Jornalista Mônica Medina (A Instituição e a Empresa), Jornalista Almir Tojal (Regras básicas para relacionamento com a Imprensa) e Jornalista Adré Luiz Azevedo (Regras básicas para entrevistas para a TV)

A *Revista Marítima Brasileira* apresenta a seguir sob a forma de lembretes (no seu julgamento) os mais importantes pontos considerados no simpósio com respeito ao relacionamento de instituições com a Imprensa, agrupados em: A Instituição e a Imprensa; Premissas para o bom relacionamento com a Imprensa; Dicas para um bom relacionamento com a Imprensa no dia-a-dia; Idem, na crise; Dicas para entrevista na TV: a roupa; para onde

olhar; combinar a entrevista; tempo; linguagem; números; equipamentos; revisão; entendimento; temas polêmicos ou negativos.

A INSTITUIÇÃO E A IMPRENSA

- A Imprensa é um negócio. O objetivo da empresa jornalística é o lucro.
- Para o jornalista, os representantes da Instituição são fontes de informação. Para a Instituição são porta-vozes. A importância do “personagem” e da ousadia para divulgar a Instituição.
- O jornalista tem as mesmas aspirações de qualquer profissional.
- É, em geral, mais apressado e estressado.
- Tem a obrigação de perguntar, desconfiar.
- Consideramos jornalistas: repórteres, redatores, editores, colunistas, pauteiros.
- O jornalista está sempre “ligado” na notícia, mesmo quando não está trabalhando.

PREMISSAS PARA O BOM RELACIONAMENTO COM A IMPRENSA

- A exposição positiva da Instituição pela Imprensa potencializa seu investimento publicitário e valoriza sua mensagem institucional.
- Mais que uma obrigação, o contato com a Imprensa é uma chance de promover a Instituição.
- A Instituição é notícia, querendo ou não. A opinião pública não pode ser desprezada.
- Uma política rotineira de portas abertas com a Imprensa ajuda na hora da crise. O noticiário da mídia normalmente é um dos principais fatores de pressão em tempos de crise. Mas se os jornalistas já forem receptivos à Instituição, podem tornar-se aliados.
- Durante uma crise, não se deve romper o bom relacionamento com a Imprensa: o jornalista pode virar inimigo e a credibilidade da Instituição entra em xeque.

DICAS PARA UM BOM RELACIONAMENTO COM A IMPRENSA

No dia-a-dia

- Não improvise. Preparação é o segredo de uma boa entrevista. Reúna informações, prepare uma pequena apresentação, responda a todas as perguntas, seja claro, use frases curtas e faça um pequeno resumo ao final. Teste o seu entendimento com a Imprensa.
- Não encare o repórter como um inimigo; ele pode ser seu melhor aliado.
- Tenha como política atender os jornalistas. Quando não puder, justifique-se.
- Instrua sua secretária sobre o encaminhamento dos jornalistas ao Serviço de Relações Públicas.
- Seja breve e preciso. Repórteres são profissionais pressionados pelo tempo.
- Apresente-se ao repórter, dê seu nome completo e sua patente e entregue-lhe seu cartão.
- Para quebrar o gelo, ofereça água e café. Seja cordial, mas evite intimidade.
- Leia os jornais do dia ou um *clipping*. Você poderá ser questionado sobre o impacto de algum fato já noticiado.
- Lembre-se de que qualquer avaliação, julgamento ou posicionamento em relação a terceiros será creditado à Instituição.
- O repórter sai da redação com um objetivo. Defina previamente os seus, ou ele conduzirá a entrevista.

- Liste as idéias positivas da Instituição e procure colocá-las no decorrer da entrevista. Os repórteres precisam de boas frases para embasar ou intercalar informações na reportagem.
- Trate todos com respeito. O *foca* do pequeno jornal, hoje, pode ser o editor do grande jornal amanhã.
- Nunca use a expressão *sem comentários*. Denota arrogância, gera antipatia.
- Nunca dê declarações *off the records*.
- Use frases curtas, seja natural e sincero, não rebusque as palavras, principalmente diante da câmara. E jamais segure o microfone.
- Procure marcar as entrevistas em horários adequados ao *fechamento* dos veículos de informação. Para os jornais diários, o melhor é o início da tarde.
- Nunca peça para ler a matéria antes da sua publicação.
- Procure ter o máximo cuidado com as suas reações e seus desmentidos a erros e provocações da Imprensa.

Na crise

- O primeiro passo é informar a Assessoria de Imprensa.
- Aja rápido: reúna as informações preliminares e escolha um porta-voz que as transmita.
- Defina com clareza que informações devem ser divulgadas a cada momento. O silêncio dá espaço a boatos e leva o jornalista a outras fontes.
- Uma rápida declaração oficial deve ser dada pela Instituição logo no primeiro momento da crise.
- Informe que a Instituição tomou conhecimento do problema e está adotando as providências necessárias.
- Dê as primeiras informações, se possível. Evite especulações. Anote as perguntas que não puder responder na hora.
- Dependendo da crise, pode ser necessário atender a Imprensa nas dependências da Instituição. Se for o caso, providencie uma sala com telefones, fax e computador.
- Nunca anuncie nomes de vítimas sem antes ter avisado as famílias.
- Não assuma responsabilidades, nem acuse ninguém.
- Procure valorizar os aspectos positivos da atuação da Instituição na crise. Ressalte seus cuidados e valores permanentes. Agradeça a colaboração dos oficiais, das autoridades, de outras instituições e dos próprios jornalistas. De modo geral, durante a crise, evite usar o nome da Instituição nas entrevistas. Diga “instituição”, “entidade”, “nós” etc.
- Em caso de acidentes, o acesso de jornalistas ao local só deve ser autorizado em condições de segurança e se não prejudicar os trabalhos de controle e salvamento.
- Não seja evasivo ou agressivo. O que é publicado ou vai ao ar é sua resposta, não a pergunta que a provocou.

DICAS PARA ENTREVISTAS NA TV

A roupa

- Nas gravações de gabinete, o traje é o uniforme/farda.
- Roupas escuras fotografam melhor.

Para onde olhar

- É uma conversa com o repórter, portanto olhe para ele. Esse negócio de olhar para a câmara é invenção brasileira e passa falsidade.
- Há poucas exceções: olhe para a câmara só quando não for mais a entrevista, mas uma declaração para o telespectador.
- Na dúvida, olhe para o repórter.

Combinar a entrevista

- Saber qual é exatamente a pergunta é impossível.
- Combinar os temas, porém, é sempre aconselhável.
- Prepare-se para os temas.

Tempo

- Esta questão não é importante numa entrevista para uma reportagem. Concentre-se somente no seu desempenho.
- Numa entrevista de estúdio, porém, fique atento ao tempo.
- Não dê respostas excessivamente longas. Dê oportunidade para novas perguntas.
- Não dê respostas tão curtas que pareça um bate-boca com o repórter.

Linguagem

- Lembre-se que a linguagem da TV é popular, mas não é chula ou vulgar.
- Procure frases de efeito e comparações para facilitar a compreensão e tornar mais atrativa a entrevista.

Números

- A televisão detesta números.
- Use só os muito importantes.
- Os números devem ser arredondados.
- Faça comparações para que as pessoas entendam o significado e a importância dos números.

Equipamentos

- Não se preocupe com a luz, o microfone, as câmaras, em resumo, com a parte técnica. Deixe isso para quem entende.
- Preocupe-se somente com a sua entrevista e isso já é muito.

Revisão

- Não tente ver como ficou a entrevista.

- Se achar que a entrevista não está boa, peça para fazer de novo, mas não abuse.
- Não desista da entrevista só por um gaguejar ou um pigarro.

Atendimento

- Seja educado e cortês com o repórter e a equipe, porém sem exagero.
- Cuidado ao oferecer agradecimentos e brindes. Repórteres podem interpretar como tentativa de suborno o que seria uma simples lembrança.

TEMAS POLÊMICOS OU NEGATIVOS

- Representam efetivamente ameaças para as instituições.
- Uma operação de Imprensa bem planejada e entrevistas bem articuladas podem evitar ou minimizar a repercussão negativa destes temas ou mesmo tornar a reportagem favorável à Instituição.

RESPOSTAS SOBRE TEMAS POLÊMICOS OU NEGATIVOS PARA A IMAGEM DA INSTITUIÇÃO

- Preparar com antecedência, sempre que possível, as respostas para perguntas previsíveis (tanto os conteúdos como os formatos).
- Evitar usar o nome da sua Instituição. Substituir por “a instituição” “a entidade”, “nós” etc.
- Evitar e, se possível, não usar expressões como “catástrofe”, “tragédia”, “crime”, “fraude”, “escândalo”, “golpe” e outras com conotação semelhante.
- Não assumir responsabilidades nem atribuir culpa a terceiros. Assinalar que a Instituição está examinando, investigando e/ou adotando as providências cabíveis em cada caso.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PSICOSSOCIAL>; Imprensa /; Mídia /; Relações Públicas /; Opinião Pública ;

Do rancor e da ira a alma debes livrar!

Iyeyasu Tokugawa

Herói do renascimento do Japão que garantiu
uma paz de 250 anos (séc. XVII a XIX)

Da tradução alemã de K. Hanshoter

AOS COLABORADORES

Solicitamos aos nossos colaboradores que incluam em os seus trabalhos os seguintes dados:

- telefone, telex e E-mail para contato;
- endereço para o qual possa ser enviado o exemplar da *Revista Marítima Brasileira* em que foi publicada a sua colaboração (de preferência, o endereço residencial e com CEP).

Revista Marítima Brasileira

A NATUREZA DA ORDEM MILITAR

— Como saber dar ordens —

“Não há dúvida de que o obedecer às ordens é um grande fator no problema da vida militar; porquanto, na subordinação à autoridade legítima, está o vínculo que liga as partes componentes de todos os exércitos, tornando-os poderosos instrumentos do bem. Mas é mister alguma coisa mais: convém haver quem ordene idoneamente; e é sobretudo para isso que se requer a instrução.”¹

WILLIAM SHERMAN

General americano, herói da Guerra de Secessão

RUY BARCELLOS CAPETTI

Vice-Almirante (RRm)

SUMÁRIO

A ordem e o militar

A ordem

A ordem militar

Características da ordem militar

Conclusão

A ORDEM E O MILITAR

A cultura naval se forma, ao longo dos anos de serviço, pela incessante prática nos diversos assuntos de interesse do serviço, alicerçada nas mais variadas fontes de conhecimentos teóricos e na prática do cotidiano, fundamentais para o desenvolvimento e aperfeiçoamento da profissão do oficial de Marinha. Esta, portan-

to, ainda que de natureza predominantemente administrativa, não prescinde do conhecimento dos limites e da natureza (mesmo que superficialmente) de diversos assuntos, os quais, malcuidados, acarretam que, no exercício das muitas atribuições do oficial, transbordem conseqüências para a competência judiciária.

Um desses assuntos é o estudo da natureza e das particularidades da ordem militar.

1 N.A.: Citação do General Sherman, inserida em comentários de Rui Barbosa, à Constituição Federal brasileira, coligidos e ordenados por Homero Pires – Saraiva & Cia., São Paulo, 1932.

São considerações de tal importância, que André Gavet², em sua obra *A Arte de comandar*, discorre, à saciedade, sobre as características dos atores no relacionamento COMANDAR e OBEDECER.

Os primeiros, os oficiais por vocação, ainda que não atores exclusivos, relacionam-se com os subordinados num ambiente em que a obediência hierárquica e a disciplina são as chaves para o entrosamento e funcionamento perfeito do organismo militar a que pertencem.

A obra de Gavet é rica em argumentação que convence, sem traumas, de como se estabelece o relacionamento natural no ambiente da instituição militar (no seu caso particular o Exército), considerando, principalmente, a caracterização dos atributos essenciais a cada um desses atores. Mas, muito embora Gavet busque definir todos os elementos que julga essenciais na arte de comandar, e desta se possa inferir como deve ser a comunicação entre os atores, imperativas sim, mas sem ferir a dignidade de quem as recebe e tenha que cumpri-las, ele não aborda, com maior profundidade, a natureza essencial da ferramenta que é o elo vital desse relacionamento, qual seja a ORDEM, em seus aspectos que didaticamente vamos procurar delinear para caracterizá-la como de NATUREZA MILITAR.

Vindo em auxílio a este propósito, um acontecimento especial chamou nossa atenção, há alguns anos, quando o filme da Columbia Pictures, gênero policial, de

título em português "Questão de Honra"³ ventilou assunto do maior relevo para a vida naval. Muito embora explorando um caso ocorrido nos Estados Unidos, as lições e ensinamentos derivados do filme são, no nosso entender, de caráter universal e, por isso, de incontestável valor para a cultura militar.

Para recordar um pouco àqueles que o assistiram, o filme, dirigido por Rob Reiner, com roteiro de Aaron Sorkin, em peça de sua autoria e produção de David Brown, teve como estrelas principais Tom Cruise,

Jack Nicholson, Demi Moore, Kevin Bacon, Kiefer Sutherland, entre muitos outros. Quem iria esquecê-lo, no mínimo por tão famosos artistas?

Resumindo a história como descrita nas capas de fitas de vídeo:

"Um homem está morto. Dois são acusados de assassinato. E toda a Marinha está em julgamento."

"O filme detona o mais explosivo episódio da história militar nos Estados Unidos..."

"Aclamado universalmente, indicado para quatro Oscar, inclusive melhor película, *Questão de Honra* reúne os maiores astros de Hollywood numa forte história sobre corrupção e busca determinada pela Justiça."

Em breves linhas, dois fuzileiros navais, seguindo ordem superior e motivados por um informal Código Vermelho, aplicam tratamento corretivo em um companheiro, que, em seqüência, vem a morrer.

O filme desenvolve interessantes temas de natureza militar, em especial o da legali-

Para que a atividade militar possa ser cumprida é fundamental que haja uma acentuada confiança entre quem ordena e quem obedece

2 N.A.: *A Arte de Comandar*, tradução para a Marinha do Brasil de Zilmar Campos de Araripe Macedo, 2ª ed., 1947.

3 N.A.: "A Few Good Men", no original americano.

dade da ordem dada; aborda também o tratamento diferenciado dado à mulher, como oficial das Forças Armadas, sem que isso, no entanto, integre o fio principal do enredo; trata, igualmente, da corrupção associada às oportunidades de promoção, como no caso do subcomandante da base; mostra a estrutura da Justiça Militar nos Estados Unidos, com suas cortes marciais, entre outros temas de importância.

Aspecto interessante é o desenrolar, em clima romântico, do caráter indisciplinado do advogado, que contrasta com aqueles dos oficiais cuja origem é a Academia Naval de Annapolis.

Assim, uma única película concentra temas de mais alta relevância para o conhecimento dos oficiais de Marinha do mundo inteiro, por serem de amplitude praticamente universal.

Muito embora a riqueza da trama, no presente artigo abordaremos, em particular, o fio central, aquele da natureza da ordem dada, com a finalidade de fornecer elementos para responder as questões cruciais: teria sido manifestamente ilegal a ordem dada aos dois fuzileiros? Deveria ter sido cumprida? Se cumpriam ordem militar, tinham ou não responsabilidade sobre suas conseqüências?

O filme levanta importantes questões doutrinárias, em especial referentes à obediência hierárquica militar, ao conceito de ordem de natureza militar e a ato manifestamente criminoso.

A **obediência hierárquica militar** na legislação penal brasileira é tema que tem merecido especial atenção dos juristas.

Contudo, ele não deve se constituir em exclusividade destes especialistas, mas preocupar, também, as pessoas que, diuturnamente, dele têm que se valer como elemento fundamental da profissão.

Mesmo que tal assunto seja mais fartamente discutido e analisado no campo do

Direito Penal comum, ou mesmo no do Direito Administrativo, é no campo do Direito Penal Militar que o aspecto doutrinário obediência hierárquica militar se apresenta mais eloqüente, devido às peculiaridades da organização hierárquica das Forças Armadas.

Outro aspecto doutrinário ligado ao presente tema, de especial significado, é a compreensão do que seja **ato manifestamente criminoso**, uma vez que, pela redação do Art. 38 § 2º do Código Penal Militar (CPM), pode-se concluir que o fato de agir em cumprimento de ordem só favorecerá o subordinado se tal ordem não se destinar à prática de ato manifestamente criminoso, pois, ao contrário, "é punível também o inferior".

Ao mencionar tão sucintamente esses dois aspectos doutrinários, temos a intenção de valorizar, no presente artigo, a análise do sentido da ordem que qualificamos, para efeitos de clareza, como de natureza militar, pois onde ela surge desaparece a plena capacidade volitiva do subordinado, pelo grau de constrangimento jurídico que tal tipo de ordem nele imprime.

Segundo esclarece João Batista Fagundes:

"O dilema inerente à submissão à autoridade é tão antigo quanto a história de Abraão, a quem Deus ordenou sacrificar seu filho Isaac como prova de fé. A questão de saber se alguém deve ou não obedecer às ordens quando elas conflitam com a consciência foi discutida por Platão, dramatizada na "Antífona", de Sófocles, e submetida à análise filosófica em quase todas as épocas históricas. Os filósofos conservadores argumentam que a própria estrutura da sociedade é ameaçada pela desobediência, ao passo que os humanistas acentuam a primazia da consciência individual.

Militarmente, a essência da disciplina e da obediência hierárquica, reduzida a seus termos mais simples, pode ser encontrada

naquilo que o centurião disse a Cristo, tal como está registrado no Evangelho segundo São Lucas:

'Pois também eu sou homem sujeito à autoridade, e tenho soldados às minhas ordens, e digo a este: vai, e ele vai. E a outro: vem, e ele vem...'

Evidenciava-se lá, nas palavras do centurião, uma virtude fundamental ao soldado ainda hoje, e que fez das legiões romanas a força militar mais eficiente da antiguidade.

De fato, para que a atividade militar possa ser cumprida, é fundamental que haja uma acentuada confiança entre quem ordena e quem obedece. Por parte daquele, a certeza de que sua ordem será cumprida; por parte deste, a certeza de que o superior tinha ponderáveis razões para expedir a ordem." (1:285-288)

Creemos que afloram logo em nossas mentes aqueles momentos ao longo da carreira, em que vivemos dramas de consciência para o cumprimento de ordens que nos pareceram fora de propósito, inviáveis mesmo, mas que o dever nos impelia ao acatamento. Muitos pensaram, talvez, que teriam suas responsabilidades resguardadas caso exigissem para o cumprimento da ordem que essa fosse dada por escrito. Não teria feito muita diferença, à luz da natureza das atividades militares!

"Em todos os tempos, as ordens de natureza militar foram sempre precisas e concisas, à semelhança da ordem do centurião romano, já que a rapidez de execução é pressuposto fundamental ao êxito da missão. Daí porque não há qualquer diferença, para efeito de aplicação da sanção disciplinar

militar, entre uma ordem verbal e uma ordem escrita, sendo mesmo admissível uma ordem através de gestos, sinais luminosos, ou apitos, sem que isso lhe desbote o respeito que evoca ou lhe diminua o teor de acatamento." (1:285-288)

Mas há aspectos a observar na natureza da ordem para que tenhamos a certeza e, daí, a confiança inquestionável no superior para atendê-la sem um piscar de olhos. Contudo, o tempo para cumpri-la é freqüentemente exíguo, e raramente sobrá algum, ao que receber uma ordem, para

analisá-la. Mister, pois, para justificar a confiança, que se revista, sem exceção, das características de legalidade adequadas.

Os juristas que se detiveram no assunto constantemente se apegam ao aspecto formal da ordem, abordando a maneira como ela é formulada e a relação entre superior e subordinado.

As condições formais do dever de obediência são, notadamente, quanto à competência do superior, quanto à forma da ordem. Nesse sentido Mancini adverte sobre o direito-dever que tem o subordinado de examinar a legalidade exterior da ordem, como tal se entendendo a forma, a relação com o serviço e o vínculo de subordinação entre quem ordena e quem executa. E arremata o grande penalista italiano dizendo que o exemplo mais típico de relações dessa natureza verifica-se com as pessoas sujeitas à disciplina militar.

Essa servidão pública é, por necessidade da própria instituição, tão rígida e a obrigação do serviço tão intensa que bem pouco resta de autônomo, mesmo na vida privada do subordinado.

**Muitos pensaram, talvez,
que teriam suas
responsabilidades
resguardadas caso
exigissem para o
cumprimento da ordem que
essa fosse dada por escrito**

Advertência análoga faz-nos André Gavet quando afirma que o Exército não é outra coisa que o dever nacional organizado para a luta. As obrigações que impõe a seus membros não se incluem em nenhuma outra profissão. Traduzem-se por atos de submissão repetidos; pela obediência que, em toda a parte, é o quinhão dos subordinados pelo aniquilamento das paixões pessoais... E nós seríamos uma pobre multidão servil, uma tropa de gladiadores, se ignorássemos quem é o nosso verdadeiro senhor. Mas sabemos que somos os servidores voluntários e inteligentes do dever nacional. O estado da alma especial que desenvolve esta função será de difícil entendimento fora dos nossos quadros, pois compõe-se de sentimentos de que carece a maioria das almas.

A doutrina penal atesta eloqüentemente que a "maioria das almas" de que nos fala

Gavet realmente não entende a obediência hierárquica militar, e tanto assim é que notáveis tratadistas consideram-se absorvidos por outras causas de isenção penal, e Carrara já o havia taxado de coação hierárquica ou imprópria.

O ideal seria que todas as ordens emanadas dos diversos escalões da administração pública se acomodassem perfeitamente aos preceitos legais.

Mas se assim fosse, não teria cabimento na legislação penal a exigência da obediência hierárquica que surge, exatamente, no cumprimento de ordens ilegais.

E se na administração pública, em geral, já é difícil estabelecer-se um condicionamento para disciplinar as ordens a serem dadas pelos diversos escalões administra-

tivos, militarmente é impossível determinar-se um escantilhão, onde se possa enquadrar um tipo-padrão de ordem militar, pois isso é ditado pelas circunstâncias do momento, isto é, pela conduta a ser adotada em face da situação surgida. Um artifício pirotécnico que se acende na escuridão, um tiro acionado inopinadamente, um braço que se agite dentro de uma corporação militar podem corporificar uma decisão do comandante, em vista de uma determinada situação. E qualquer que seja o meio empregado militarmente, a ordem terá sempre o mesmo valor, não sendo lícito ao subordinado

duvidar do seu oportunismo, da sua legalidade e, sobretudo, da necessidade do seu desencadeamento.

Por isso mesmo, a lei que tutela a superioridade hierárquica, quando investe o militar do *status* de comandante, também lhe empresta uma larga faixa de poder discricionário, cri-

ando-lhe presunção legal de competência para que ele possa resolver, mediante uma decisão, todos os casos que a lei não poderia prever.

Dai porque não se estabelece, concreta e discriminadamente, em lei alguma, quais os atos que o superior hierárquico militar pode ordenar, nem quais aos que o seu subordinado deve obedecer. Se a lei pudesse prever todas as situações que o comandante decide no dia-a-dia da vida militar, não haveria razão para o complexo escalonamento hierárquico da Força Armada, já que haveria uma receita prévia para todas as soluções, numa fantasia onde as ordens seriam todas perfeitamente dispensáveis.

O dever de obediência do subordinado aparece claro quando todas as ordens ema-

O Exército não é outra coisa que o dever nacional organizado para a luta. As obrigações que impõe a seus membros não se incluem em nenhuma outra profissão

nadas do escalão superior são dadas de acordo com o texto expresso da lei. Mas o problema surge quando se trata de conciliar a licitude da conduta do subordinado que obedece com a licitude do conteúdo das ordens emanadas do superior hierárquico militar:

– em que casos a lei prefere tolerar a obediência à ordem ilegal para não compactuar com a desobediência?

– é responsável o subordinado pelo cumprimento das ordens ilegais de seu superior hierárquico?

– quais os casos em que é legítima a desobediência do subordinado militar?

A ORDEM

Segundo Ciardi, ordem é a manifestação precisa da vontade do superior ou da autoridade, concretizada em um mandato ou proibição particular e dirigida a determinados inferiores ou subordinados.

Para Bettiol, é a manifestação da vontade que um sujeito impõe a um outro em virtude de um poder de supremacia reconhecido pelo ordenamento jurídico, a fim de que ele pratique ou se abstenha de praticar uma ação.

Assim também se expressa Battaglini, para quem a “ordem é a manifestação da vontade, dirigida pelo sujeito que possui de fato um poder de supremacia ao subordinado, para dele obter um determinado comportamento”.

De maneira mais precisa, como sói acontecer em toda a legislação militar, o glossário de *Expressões para uso nas Forças Ar-*

mas – FA-E-01/71 – traduz o conceito de ordem como sendo “uma comunicação escrita ou oral, que transmite determinações de um superior a subordinados”.

ORDEM MILITAR

No Brasil ainda não temos definido um conceito preciso de ordens de natureza militar, e tal conceito seria sumamente importante para a fixação da responsabilidade penal do subordinado hierárquico, quando este age em cumprimento a tal tipo de ordem.

Mas, sem embargo das definições anteriormente apresentadas e à falta de expressões melhores, podemos conceituar a **ordem de natureza militar** como a imposição de uma determinada conduta que o superior hierárquico faz ao subordinado em vista de uma situação de natureza militar, por escrito, por gestos ou verbalmente, exigindo-lhe pronta obediência.

Como se vê, na definição proposta não se estabelece condição expressa quanto à lega-

lidade manifesta da ordem, pois acreditamos firmemente que a força da ordem de natureza militar não resida, essencialmente, na sua legalidade, mas nas circunstâncias fáticas nas quais ela se estriba.

Essa é a mensagem que promana da expressão sabiamente gravada no pináculo da Academia Militar das Agulhas Negras, onde se proclama a obediência militar como primeiro passo ao futuro exercício do comando.

Outro, aliás, não foi o pensamento do legislador penal militar de 1969 ao considerar a obediência hierárquica como causa

E qualquer que seja o meio empregado militarmente, a ordem terá sempre o mesmo valor, não sendo lícito ao subordinado duvidar do seu oportunismo, da sua legalidade e, sobretudo, da necessidade do seu desencadeamento

autônoma de exclusão de culpabilidade, independente da licitude da ordem que originou a obediência. Com efeito, diz o Artigo 38, letra *b*, do vigente Código Penal Militar (CPM):

“Não é culpado quem comete o crime:

b) em estrita obediência à ordem direta de superior hierárquico em matéria de serviço;

§ 1º – Responde pelo crime o autor da coação ou da ordem.

§ 2º – Se a ordem do superior hierárquico tem por objeto a prática de ato manifestamente criminoso, ou há excessos nos atos ou na forma de execução, é punível também o inferior.” (1:285-288)

Se bem compreendidas a estrutura e a natureza da ordem militar, dificilmente o superior descambará para a emissão de ordens de natureza ilegal, evitando assim o aparente dilema – a estrutura jurídica militar não permite qualquer indagação sobre a legitimidade da ordem recebida. Percebemos, então, a absoluta, plena e total responsabilidade do superior, ao emanar suas ordens, de pautá-las sempre pela legalidade.

Fica claro a imputabilidade do superior quando a ordem tem por objeto a prática de ato manifestamente criminoso, mas há também os casos de ordens diretas do superior hierárquico em matéria de serviço que não são legais. A elas, segundo já advertira Nelson Hungria desde o anterior CPM de 1940, parece-nos referir o atual CPM, em seu artigo

38, pois se é certo que o CPM exculpa o subordinado que comete um crime em estrita obediência a ordem direta do superior hierárquico em matéria de serviço (artigo 38 letra *b*)), e se o § 2º do mesmo artigo torna punível o subordinado “se a ordem superior tem por objetivo a prática de ato manifestamente criminoso...”, torna-se evidente que a

exculpação acima mencionada (artigo 38 letra *b*) somente beneficiará o subordinado se a ordem do superior hierárquico não tiver por objeto a prática de ato manifestamente criminoso.

Colocando de uma forma mais radical, ou a ordem é uma ordem de natureza militar ou não é. Sendo, ela tem que estar impregnada, entre outras características, do caráter da legalidade, sem o qual poderá cambar para o lado do ato manifestamente criminoso. Mesmo sendo aparentemente de natureza militar (matéria de serviço), ainda assim ela pode ser ilegal, mas não cabe ao subordinado a

indagação da sua legalidade ou do seu acerto, cabendo-lhe apenas cumpri-la.

Justifica-se aí a ênfase na responsabilidade do superior ao ORDENAR, PARA FAZÊ-LO CORRETAMENTE.

Este é o fulcro deste escrito: É tanta a responsabilidade de quem ordena (o que na vida castrense ocorre frequentemente), são tantas as circunstâncias que podem contribuir para desvirtuar a natureza da ordem dada, que quem ordena tem por dever

A estrutura jurídica militar não permite qualquer indagação sobre a legitimidade da ordem recebida

*

**Mesmo sendo
aparentemente de natureza
militar (matéria de serviço),
ainda assim ela pode ser
ilegal, mas não cabe ao
subordinado a indagação
da sua legalidade ou do seu
acerto, cabendo-lhe apenas
cumpri-la**

ser e estar preparado, através da instrução, do discernimento, do conhecimento da profissão e do conhecimento geral, para fazê-lo corretamente!

Os aspectos doutrinários envolvidos são tantos e tão importantes, que esperamos que se torne freqüente a disseminação de estudos, análises e considerações sobre eles (por exemplo, no caso levantado no presente artigo, a obediência hierárquica), na forma de conhecimentos que, sem sombra de dúvida, são de incontestável importância no desenrolar da profissão castrense.

Nós, por nosso turno, sem termos conhecimento especializado para abordar os aspectos tão variados que caracterizam a natureza da ordem militar, podemos apenas, timidamente, levantar questões que seguramente

nos afligiram, nos afligem e afligirão ainda no dia-a-dia do serviço militar, como, por exemplo, o tão freqüente questionamento:

– mesmo sem dever contestar ordens recebidas, o subalterno que as cumprir terá também sua parcela de responsabilidade por suas conseqüências?

Muito embora o militar deva cumprir as ordens dos superiores hierárquicos sem pestanejar, é preciso atentar que essas ordens devem atender a certas características para que se enquadrem na legalidade. Em princípio, e no mínimo, emanarem do superior pertinente (cadeia de comando) e

serem matéria de serviço. Esses dois requisitos fundamentais foram, em tempos passados, as principais considerações a que os juristas se referiam como a *ratione personae* e *ratione materiae*, a caracterizarem a ordem militar.⁴

Em consideração à pergunta linha acima, há que se atentar para o fato de que, no crime praticado em obediência hierárquica, “se a ordem do superior tem por objeto a

prática de ato MANIFESTAMENTE CRIMINOSO (ênfase nossa), ou há excesso nos atos ou na forma de execução, é punível também o inferior” (artigo 38 – § 2º CPM).

No caso do filme, entendemos, como espectadores leigos, que os soldados foram punidos porque cumpriram ordem ilegal (muito embora uma ordem em matéria de serviço, emana-

nada do superior hierárquico), podendo mesmo terem sido levados em consideração excessos na execução (caso este que é uma hipótese de difícil constatação, pois trata-se de uma figura do direito pátrio, e não pesquisamos para saber se há correspondência de princípios no direito saxônico).

Mas até que ponto caberia aos fuzileiros navais analisarem a ordem do comandante para concluir pela sua característica ou não de manifestamente ilegal? Pode parecer que os militares agiram por erro de direito, na presunção da legalidade da ordem e vínculo com “matéria de serviço”.

**Quem ordena tem por
dever ser e estar
preparado, através da
instrução, do
discernimento, do
conhecimento da profissão
e do conhecimento geral,
para fazer o que ordenou
corretamente!**

4 N.R.: O item II do artigo 9º do Código Penal Militar enumera diversos casos em que o delito torna-se militar em razão do pessoal (*ratione personae*), em razão do tempo (*ratione temporis*), em razão do lugar (*ratione loci*) e em razão da matéria (*ratione materiae*). Essas não são, contudo, razões excludentes, uma vez que os tribunais têm fixados critérios que, aparentemente, conflitam com a interpretação literal do Código (1:26).

Neste ponto parece oportuno lembrar o que fixa a doutrina pátria castrense a respeito do cumprimento de ordens.

Conforme ensina Renato Astrosa Herrera, como citado em Loureiro,⁵ existem várias teorias que pretendem resolver os múltiplos complexos problemas que suscitam esse dever, porém as mais importantes são:

– **Teoria da obediência absoluta** – de origem francesa, segundo a qual o subordinado deve cumprir cegamente a ordem do superior hierárquico, tornando-se, portanto, um instrumento da vontade do superior.

– **Teoria da obediência relativa** – caso em que o subordinado pode e deve negar-se a obedecer quando a ordem de serviço for ilegal. O inferior é, pois, considerado um ser com inteligência e vontade que lhe permite apreciar a legalidade da ordem e decidir sua consequência.

– **Teoria da obediência reflexiva** – de origem germânica, funda-

menta-se na reiteração da ordem recebida: segundo ela, o inferior que recebe uma ordem em matéria de serviço deve examiná-la e, se a considerar ilegal, não estará obrigado a cumpri-la; ao contrário, tem o dever de suspender o seu cumprimento e representar a seu superior a ilegalidade da or-

dem. Se o superior insistir na ordem dada, o inferior deverá cumpri-la, porém somente o superior terá responsabilidade penal pelo delito cometido.” (2:67)

Muito embora sejam esses alguns diversos pontos de reflexão dos juristas, o nosso Código Penal Militar não aceita resistência do subordinado à ordem emanada do seu superior hierárquico, pois tal medida redundaria na consagração de uma doutrina subversiva. Adota, portanto, a teoria da obediência absoluta.

Entre nós, aliás, o direito de resistência não é reconhecido nem na legislação constitucional nem na ordinária, muito embora a antiga Lei de Segurança Nacional (Lei 1.802), em seu Artigo 35, letra *b*, admitia-o de maneira implícita ao consagrar uma atenuante quando o crime decorresse de “haver o agente procedido em resistência ou protesto ao ato do Poder Público, de manifesta violação das garantias constitu-

cionais”. Nos códigos militares, ele foi consagrado apenas no artigo 29 do antigo Código Penal da Armada.

Em resumo, na atualidade, a resistência à ordem superior, ainda que moralmente legítima, seria sempre judicialmente ilegal, já que o subordinado não pode resistir, em

O nosso Código Penal Militar não aceita resistência do subordinado à ordem emanada do seu superior hierárquico, pois tal medida redundaria na consagração de uma doutrina subversiva.

*

A resistência à ordem superior, ainda que moralmente legítima, seria sempre judicialmente ilegal, já que o subordinado não pode resistir, em virtude de um ordenamento jurídico que lhe impõe o dever da obediência

5 N.R.: LOUREIRO. Direito Penal Militar, p. 67, Ed. Atlas.

virtude de um ordenamento jurídico que lhe impõe o dever da obediência.

O CPM em vigor regula os efeitos da obediência hierárquica militar em seu Artigo 38, letra *b* e Artigo 41.

Num primeiro caso, a obediência hierárquica militar agirá como excludente da culpabilidade do subordinado se o crime por este praticado for em "estrita obediência à ordem direta do superior hierárquico, em matéria de serviços" (Artigo 38, letra *b*, CPM) e agirá como atenuante da pena, a critério do juiz, "se a ordem não era manifestamente ilegal". (Artigo 41 CPM)

No entanto, Nelson Hungria já advertira que a isenção penal concedida à obediência hierárquica, pelo artigo 18 do Código Penal de 1940, referia-se à ordem ilegal, pois, "se assim não fosse, não haveria razão para destacar-se a hipótese em apreço do conceito de cumprimento do dever". Cremos que o ensinamento do insigne mestre se projeta ao artigo acima mencionado do código vigente, e o inciso *b* do Artigo 38 refere-se à ordem, ainda que de natureza militar, que tem a característica de ilegal.

Visto isso, podemos concluir, pela análise da estrutura e natureza da ordem emanada pelo superior militar, que ela pode se enquadrar nos seguintes tipos:

1. ordem legal emanada do superior hierárquico;
2. ordem ilegal do superior hierárquico em matéria de serviço;
3. ordem ilegal que não se refere ao serviço.

Se a ordem emanada do superior hierárquico se enquadra em todos os requisitos de legalidade, ela não tem o caráter de

antijuricidade, e portanto não é cogitada, segundo este enfoque, no CPM vigente.

Portanto, a ordem com característica de antijuricidade a que se refere a letra *b* do CPM vigente só pode ser a caracterizada no item 2 acima.

E, finalmente, a ordem de natureza manifestamente criminosa, citada no item *b* parágrafo 2º do Artigo 38 do CPM, é a caracterizada no item 3 acima.

Será que este dispositivo, ao colocar o subordinado que comete um delito por ordem de seu superior na incômoda posição de co-autor, admite, *contrario sensu*, uma

análise do mérito da ordem, por parte do subordinado que irá cumpri-la?

Taxativamente, não, uma vez que, no direito penal militar pátrio, não é dado o direito de resistência ao subordinado.

Contudo, o código vigente deixa ao juiz de mérito da questão de-

cidir sobre o *manifestamente criminoso* e prevê atenuação da pena ao subordinado que a cumpriu.

Podemos perceber de fato, para que a atividade militar possa ser cumprida, ser fundamental que haja pronunciada confiança entre quem ordena e quem obedece. A natureza das relações militares implica que a ordem dada não deva sofrer contestação.

Muitas vezes, a velocidade de execução, ou do seu cumprimento, é vital para o sucesso da ação. De tal modo isso é relevante que podemos afirmar não haver qualquer diferença, para efeito de aplicação da sanção militar, entre a ordem escrita e a oral. Isso implica obedecer e cumprir sem relutar. Mas, para isso, é preciso, como já acenhamos, que determinadas características sejam atendidas. Se ao subalterno não é

Para que a atividade militar possa ser cumprida, é fundamental que haja pronunciada confiança entre quem ordena e quem obedece

válido contestar a ordem, é porque esta deve ser de natureza fundamentalmente legal e em matéria de serviço, entre várias outras características.

Características da ordem militar

A obediência hierárquica, fundamento não exclusivo da profissão castrense, mas nela constituindo-se um dos pilares vitais, tem como uma (entre muitas outras) das mais evidentes conseqüências evitar o ilícito, seja na esfera administrativa, seja na penal. A outra face da mesma moeda é a ordem, que, no caso castrense, vemos referência como a ordem de natureza militar, à qual estão vinculadas particularidades que, faltando sequer apenas uma, pode descaracterizar sua natureza militar e, se emanada, torná-la ilegal. E quais são essas características? Vejamos: (2)

a) A ordem deve emanar de um superior

O conceito de superior é aquele fixado no Artigo 24 do Código Penal Militar, *in verbis*: "O militar que, em virtude da função, exerce autoridade sobre outro de igual posto ou graduação considera-se superior para efeito de aplicação da lei penal militar".

Já o conceito de ordem pode ser aquele dado por Renato Astroso Herrera, como sendo "a expressão da vontade do superior dirigida a um ou mais subordinados para que cumpram com uma prestação ou abstenção no interesse do serviço".

b) A ordem deve ser relativa ao serviço

Entende-se por aquela relacionada com as funções do subordinado, dentro de suas atribuições funcionais que atendam aos in-

teresses da organização a que pertence, não das que beneficiem interesses particulares.

c) A ordem deve ser da competência funcional do superior

Os regulamentos militares e normas gerais de ação dispõem a respeito das atribuições funcionais do posto e graduação de todo militar. Conseqüentemente, a ordem emanada do superior deve relacionar-se com sua função, com seu dever de ofício.

d) A ordem deve obedecer a requisitos formais

A ordem pode ser de natureza escrita, verbal e por sinais convencionais. Em princípio,

todo ato administrativo é formal, pois só assim poderá ser aferido pela administração e também pelo Judiciário em caso de haver necessidade de constatação de sua validade. É expresso em ordens de serviço, memorandos, despachos normativos etc.

Excepcionalmente, a ordem pode ser verbal,

em caso de transitoriedade da manifestação da vontade do superior, como em caso de urgência ou de instrução militar.

Por sinais convencionais entende-se determinações decorrentes de gestos, apitos, sinais, também em caso de urgência ou durante a instrução militar.

e) A ordem deve ser cumprida dentro da "estrita obediência" à ordem do superior

Significa que o subordinado, ao cumprir a ordem do superior, não pode ir além do que foi determinado. Caso contrário, responde pelo excesso, não havendo, portanto, excludente de responsabilidade.

f) A ordem não pode ser manifestamente ilegal, isto é, criminosa

Considera-se manifestamente ilegal uma ordem quando é evidente sua ilicitude ou sua

Somente pela instrução e constante aperfeiçoamento, no diuturno exercício da arte de comandar, é que poderá ser alcançado o tirocínio necessário para saber ordenar

ilegitimidade, sem que haja possibilidade de dúvida. Antolisei cita o exemplo de um superior visivelmente embriagado que ordenara abrir fogo contra pacíficos cidadãos.

CONCLUSÃO

Cabe a quem tem o direito e o dever de ordenar saber como fazê-lo dentro dos limites do ordenamento jurídico. Dado que no direito pátrio não é tolerável a resistência do subordinado, para que se estabeleça uma relação de inteira confiança torna-se necessário assegurar, permanentemente, a legalidade da ordem, pelos atributos característicos que a definem como de natureza militar.

Desta responsabilidade os que ordenam não podem se livrar, sob pena de cometerem ilícito penal e arrastarem outros, que neles confiaram, para a barra dos tribunais, seja por cumplicidade ou por terem cometido excessos, ambos conscientes.

Fora deste tipo de participação, ainda fica difícil, se não impossível, ao subordinado definir a característica da ordem que recebeu para cumprir, e só escapará ao peso da justiça se, segundo na lição de Frederico Marques (2), no caso da ordem não ser manifestamente ilegal e o inferior não se exceder no seu cumprimento, inexistir a ilicitude *a parte subjecti* por ausência de vontade antijurídica. Diante de uma ordem dessa natureza, a vontade do subordinado não pode determinar-

se normalmente. Se o superior dá ordem, nos limites de sua respectiva competência, revestindo-se ela, aparentemente, das formalidades legais necessárias, o subalterno ou presume a licitude da ordem (erro de direito) ou se sente impossibilitado de desobedecer ao agente de onde a ordem emanou (inexigibilidade de outra conduta); de uma forma ou de outra, é incensurável o proceder do inferior hierárquico, e, por essa razão, ele não é punível em face do ato praticado.

De todo o exposto, podemos concluir pela importância de SABER ORDENAR, em face da grande responsabilidade daquele que ordena para com a instituição castrense e para com seus subalternos. Concluimos ainda que somente pela instrução e pelo constante aperfeiçoamento, no diuturno exercício da arte de comandar, é que poderá ser alcançado o tirocínio necessário.

O filme "Questão de Honra", mencionado no início deste artigo, deveria fazer parte do acervo cultural das escolas militares de formação e, nos momentos apropriados da carreira, ser reapresentado e comentado, pois constitui-se em insubstituível acessório de ensino. Recomendamos, pois, àqueles que se interessarem pelo assunto, principalmente oficiais mais modernos, e aos que chegaram ao comando que o vejam ou revejam, à luz dos comentários sucintos ventilados no presente artigo, na esperança de que sirva de lição para os tempos modernos, nos relacionamentos normais da vida da caserna.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<VALORES> /; Chefia /; Obediência /; Princípios Militares /; Disciplina;

BIBLIOGRAFIA

1. FAGUNDES, João Batista. *A Justiça do Comandante*. Senado Federal. Centro Gráfico. Brasília, 1988.
2. LOUREIRO NETO, José da Silva. *Direito Penal Militar*. Atlas, 4ª ed. 2002.

POLÍTICA, ESTRATÉGIA, DEFESA E SEGURANÇA: USOS E ABUSOS

LUIZ SÉRGIO SILVEIRA COSTA
Vice-Almirante (RRm)

SUMÁRIO

Política e Estratégia
Concepção Estratégica, Conceito Estratégico, Diretriz Estratégica
Conclusão do autor
Defesa e Segurança
Conclusão

INTRODUÇÃO

Nos dias de hoje, após pouco tempo da criação do Ministério da Defesa, antecedida pela elaboração de uma Política de Defesa Nacional, é fundamental que a conceituação dos termos empregados na atividade de defesa seja comum, coerente e única, para evitar modismos, excessos ou mesmo vulgarizações, o que, infelizmente, tem ocorrido.

É o caso dos termos política, estratégia, defesa e segurança, e o seu uso misturado a outros termos ou, o que é pior, acoplados entre

si. No caso da política e estratégia, ouvem-se e lêem-se, freqüentemente, afirmações do tipo “o Brasil não tem uma política de fretes”, “falta vontade política”, “a estratégia da seleção brasileira de futebol”, “a grande estratégia”, “concepção estratégica”, “conceito estratégico”, “ações estratégicas”, “trajetória estratégica”, “opções estratégicas” etc. Mais do que isso, observa-se o uso de termos inadequados, como “estratégia de segurança” ou “estratégia político-militar”, e outros. No que tange à defesa e segurança, os nomes de órgãos de governo colaboram para isso, ora se usando um, ora outro, como nos casos do extinto Con-

selho de Segurança Nacional e do atual Conselho de Defesa Nacional, do órgão de Defesa Civil e da Secretaria de Segurança Pública, do órgão de Defesa do Consumidor e da extinta Secretaria de Assuntos Estratégicos, da importância da segurança alimentar e da defesa da cidadania.

POLÍTICA E ESTRATÉGIA

Entendida na antiguidade como a arte do general, pois restrita ao campo de batalha, a palavra estratégia foi perdendo a sua conotação puramente militar e passou a ser empregada com outros significados. Com efeito, o “*Aurélio*” define estratégia das seguintes formas:

“a arte militar de planejar e executar movimentos e operações de tropas, navios e/ou aviões, visando a alcançar ou manter posições relativas e potenciais bélicas favoráveis a futuras ações táticas sobre determinados objetivos”;

“arte militar de escolher onde, quando e com o que travar um combate ou uma batalha (confrontar com tática)”;

“arte de aplicar os meios disponíveis com vista à consecução de objetivos específicos (por extensão)”;

“arte de explorar condições favoráveis ao fim de alcançar objetivos específicos (por extensão)”;

“ardil, manha, estratagema (figurado, familiar)”.

A Escola Superior de Guerra (ESG) define estratégia como:

“a arte de preparar e aplicar o poder — na paz e na guerra — para conquistar e preservar objetivos, superando obstáculos de toda ordem”.

O Glossário das Forças Armadas, do extinto Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA), traz duas definições sobre estratégia, uma da Marinha, outra do Exército:

“A arte de prever o emprego de meios visando à consecução ou à manutenção de objetivos fixados pela política e orientar a aplicação de tais meios durante os conflitos”. (Marinha)

“Arte de preparar e aplicar o poder para alcançar e/ou manter os objetivos fixados pela política”. (Exército)

Desse modo, praticamente todas as definições, inclusive as do “*Aurélio*”, conduzem a uma unicidade, que permitiria estabelecer um conceito sucinto de **ESTRATÉGIA**, qual seja:

“a arte de listar as ações e de estabelecer e aplicar os meios disponíveis para alcançar e/ou manter os objetivos fixados pela política”.

É importante que, para melhor se situar num contexto, a palavra estratégia seja complementada, de modo a identificar o sistema ou o ambiente em que ela se situa ou ao qual se correlacione.

Hoje, é evidente considerar-se que o termo estratégia tem, também, a conotação de algo vital, extremamente importante ou de grande significado para a estabilidade, o desenvolvimento ou mesmo a sobrevivência de um sistema. Assim, seria correto dizer que a água é estratégica para os israelenses, como o petróleo, para aos Estados Unidos; ou que o alto-forno é estratégico para uma siderúrgica, como um forno a lenha, para uma pizzaria. Por isso, era muito adequada a denominação Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE) para o órgão extinto há poucos anos, que se ocupava de assuntos de elevada importância para o País. A sua extinção, sem substituto, deixou o País sem um órgão que assessorasse o Presidente da República em assuntos estratégicos, como energia e transportes, com visão de país como um todo, sem o viés particular e corporativista de cada ministério, de cada estado, de cada região. Se não tivesse sido extinto, sem substituto, a re-

cente crise de energia elétrica poderia não ter ocorrido e, se ocorresse, teria sido manejada pela SAE, o órgão adequado, e não pela Casa Civil, órgão inadequado.

No que tange à política, o "Aurélio" dá várias definições, desde "a ciência dos fenômenos referentes ao Estado" e "a arte de bem governar os povos" aos figurados, como "astúcia, ardil, artifício, esperteza".

O Glossário das Forças Armadas, do extinto EMFA a define como "a arte de estabelecer objetivos e de orientar e conduzir o processo global que visa à conquista e à manutenção desses objetivos". Já a ESG nos dá um conceito sintético, definindo política como "a arte de organizar e governar um Estado e de dirigir as suas ações, internas e externas, em busca do bem comum". Entretanto, conceitua a política nacional como "o conjunto de objetivos nacionais (permanentes, atuais e de governo), bem como a orientação para emprego do poder nacional no sentido de conquistá-los e mantê-los".

Assim, podemos conceituar a **POLÍTICA** de forma sucinta, mas com sentido amplo, ou seja, como "a arte de estabelecer objetivos e de orientar os meios disponíveis para alcançá-los e/ou mantê-los".

Desse modo, os conceitos de política e estratégia ficam correlacionados, inclusive com o uso de palavras iguais, o que é absolutamente coerente, pois a estratégia decorre da política e se subordina a ela.

A política se prende aos objetivos que se pretende alcançar, responde à pergunta "o que nós queremos?" e orienta a aplicação dos meios de que dispomos.

A estratégia estuda e estabelece o caminho a seguir, as ações a realizar, com os meios de que se dispõe, para alcançar os objetivos fixados pela política, ou seja, responde ao "como atingir o que nós queremos?".

As políticas devem ser enunciadas de modo substantivado, como "consolidação da estabilidade econômica", "promoção do desenvolvimento sustentado", "combate à pobreza", "redução das desigualdades sociais".

É "o que fazer?".

As estratégias devem ser escritas de modo imperativo. No caso, por exemplo, de uma política de "consolidação da estabilidade econômica", as estratégias poderiam ser "controlar os preços", "desestimular cartéis", "reduzir os gastos do governo" etc.

É o "como fazer?".

A política é responsável por enunciar o interesse maior, principal, o objetivo-fim. A estratégia corresponde ao nível seguinte, o de estabelecer os meios e listar as ações que podem conduzir à consecução do objetivo-fim.

Imaginemos um universo menor, um restaurante, por exemplo. A sua política deverá ser "a maximização dos lucros". Suas estratégias para atingir esse objetivo deverão ser "comprar matérias-primas diretamente dos fornecedores", "evitar desperdícios", "controlar o material permanente", "reduzir os custos fixos" etc.

CONCEPÇÃO ESTRATÉGICA, CONCEITO ESTRATÉGICO, DIRETRIZ ESTRATÉGICA

Consta no "Aurélio" que "concepção é o ato de ou o efeito de conceber, a geração, o ato de formar idéias, conceber ou formular uma idéia original, um projeto, um plano, modo de ver, ponto de vista etc". Assim, podemos dizer que, quando concebemos, estamos formulando idéias.

Segundo a publicação *Estratégia*, do Estado-Maior do Exército (EME), "concepção estratégica nacional é o estudo, a definição e indicação das estratégias a serem

seguidas para se alcançar o cenário adotado pela concepção política”.

No Glossário das Forças Armadas, não se encontra o termo concepção estratégica. Lá está, porém, o termo concepção militar de guerra, definido como “a formulação, de alçada do Comando Supremo, que, em perfeito entrosamento com a Política de Defesa Nacional e traduzindo as políticas de guerra, define a estratégia militar para alcançar os objetivos de guerra, estabelecendo, por sua vez, o elo com a estratégia nacional pelas raízes políticas em que se fundamenta”. Deixando de lado essa longa definição, vamos guardar apenas uma palavra, “**formulação**”, que está em consonância com o “*Aurélio*” e com a definição do livro do EME.

Então, podemos inferir que concepção é a formulação de idéias para atingir objetivos e que, pois, “concepção estratégica é a formulação de idéias para definir estratégias para se alcançar os objetivos estabelecidos pela política”.

Assim, podemos dizer que, estabelecida uma política, a estratégia decorrente é obtida pelo confronto, debate e pela formulação das idéias, que é, na verdade, uma fase do processo, a da **concepção estratégica**.

Quando essas idéias deixam de ser somente idéias, são conclusivas e formalizam-se em um documento, deixam de ser concepção estratégica e passam a ter um outro nome, **conceito estratégico**.

Com efeito, o termo conceito estratégico é encontrado no Glossário das Forças Armadas como “a orientação resultante do estudo da situação estratégica; é uma fixação do que cumpre fazer, em termos amplos e flexíveis, a fim de permitir a sua utilização na composição dos empreendimentos básicos que dela decorre”.

Ora, “orientação resultante” é o mesmo que diretriz, ou seja, norma de procedimento, diretiva.

Podemos, então, resumir tudo no seguinte: a concepção estratégica é apenas uma fase, a da discussão das idéias.

Quando as idéias passam para um documento formal, transformam-se em conceito estratégico ou diretriz estratégica, sendo preferível usar diretriz estratégica, que tem sentido de orientação, mais força de determinação.

Concluindo, o documento resultante deve ser chamado de **diretriz estratégica**, que é “a orientação resultante do estudo das estratégias, de modo à aplicação dos meios disponíveis para a consecução dos objetivos fixados pela política”.

Até aqui, toda essa argumentação nos permite chegar ao seguinte: começa-se com a **política** – que estabelece os objetivos; segue-se a **estratégia** – que lista as ações e a aplicação dos meios disponíveis; em seguida vêm as **diretrizes estratégicas** – que orientam a aplicação desses meios; e, finalmente, são emitidos os **planos** – que detalham as ações a serem executadas, tudo isso visando a atingir os objetivos fixados pela **política**.

Por isso, podemos descartar, e não usar, termos como concepção estratégica, conceito estratégico, opções estratégicas, trajetória estratégica etc. etc. etc., nos quais os complementos adjetivados do termo estratégia, pretensamente eruditos, são desnecessários e dispensáveis, nada alterando o texto se forem eliminados.

A própria Política de Defesa Nacional, o mais importante documento de alto nível para a defesa nacional, tem esse defeito. Aliás, dois: é econômico no texto e exagerado no uso do termo estratégia e de suas adjetivações. Com efeito, nas poucas páginas desse documento, mas em cada uma delas, estão: pensamento estratégico, poder estratégico-militar, inserção estratégica, perspectivas estratégicas, prioridades estratégicas, visões estratégicas, orienta-

ção estratégica, postura estratégica, autonomia estratégica, político-estratégico... ufa!

Conclusão do autor

Por tudo isso, o documento derivado da Política de Defesa Nacional, na fase seguinte, deve ser a Estratégia de Defesa Nacional e não – como atribuído, em 1995, à então Secretaria de Assuntos Estratégicos – a Concepção Estratégica Nacional. E esse documento, a Estratégia de Defesa Nacional, é que deve substituir o antigo Conceito Estratégico Nacional, elaborado em 1969, atualizado em 1974 e recolhido em 1990, por ordem do então Presidente da República.

DEFESA E SEGURANÇA

São termos usados comumente, inclusive para dar nome a órgãos públicos, mas que não apresentam uma padronização ou concordância de conceituação.

Como exemplo, no passado, tivemos o Conselho de Segurança Nacional, e agora temos o Ministério da Defesa. Nos estados, temos as Secretarias de Segurança Pública e as Secretarias de Defesa Civil, ou seja, ora é defesa, ora é segurança.

O Glossário da Forças Armadas não conceitua o termo segurança. A ESG assim o define:

“Segurança é um elemento indispensável à busca do bem comum, caracterizado pelo fato de a nação, a comunidade como um todo e cada um de seus integrantes sentirem-se garantidos contra ameaças de qualquer natureza, pelo emprego do poder nacional.”

O Instituto de Pesquisas sobre o Desarmamento, da Organização das Nações Unidas, apresentou o seguinte conceito:

“Segurança é uma condição na qual os Estados consideram que não há perigo de ataque nuclear, pressão política e coerção econômica, de modo que possam, livremente, buscar o seu próprio desenvolvimento e progresso. A segurança dos indivíduos e das comunidades que compõem os Estados é assegurada pela garantia do exercício da liberdade e dos direitos políticos, sociais e econômicos individuais, bem como pela preservação ou restauração de um meio ambiente saudável para as gerações presentes e futuras.”

Observam-se, nessa definição, as di-

mensões da segurança, ou seja, política, econômica, militar, social, ambiental e tecnológica, todas, evidentemente, interdependentes. Segundo a ONU, “... o estado (o grifo é nosso, para mostrar que segurança é um estado) ideal de segu-

A DEFESA é o ato; a SEGURANÇA, o resultado. Ou seja, essa ação, a DEFESA, vai criar a sensação de proteção, a SEGURANÇA.

rança deve ser buscado de modo permanente e contínuo...”, e há níveis ou patamares de segurança.

O nível básico é o de sobrevivência; a seguir vem o de estabilidade, em que o grupo ou nação garante a sua identidade própria, que é reconhecida; depois, outro nível, o do desenvolvimento, e, no mais alto patamar, a realização.

Assim, um grupo social ou uma nação aspira, em primeira instância, a sobreviver com identidade própria; depois, estabilizar-se e desenvolver-se; finalmente, alcançar o último estágio, o da realização.

Como se verifica, o conceito de segurança conduz a um estado, a uma sensação, noção de proteção ou tranquilidade

em face das ameaças ou ações diversas às pessoas, às instituições ou aos bens essenciais, existentes ou pretendidos.

Dentro dessa visão, poderíamos definir a **SEGURANÇA** como:

“o estado de garantia da sobrevivência e estabilidade dos indivíduos, comunidades, nações e grupos de nações, em clima que permita o seu desenvolvimento e a realização de seu potencial, em um ambiente saudável para as gerações atual e futura”.

Quanto ao termo defesa, o Glossário das Forças Armadas o define, muito simplesmente, como “reação contra qualquer ataque ou agressão real ou eminente”.

A ESG assim o conceitua:

“É o conjunto dos atos realizados para obter ou resguardar a condição reconhecida como segurança.”

Essa definição da ESG já demonstra o relacionamento entre defesa e segurança,

no sentido de que a segurança é decorrente da defesa e que a segurança é uma condição.

Poderíamos, pois, estabelecer o seguinte conceito de **DEFESA**:

“É o conjunto de medidas e/ou ações empreendidas em todas as expressões do poder, de modo permanente e integrado, em face de antagonismos, pressões e óbices, manifestos ou latentes, visando a estabelecer, manter ou aperfeiçoar a segurança, em todos os níveis.”

Observa-se que o conceito de segurança está associado a um estado, garantia, sensação, sentimento de proteção e que o de defesa está ligado a ações, medidas e atitudes concretas. A segurança é um estado em que a sociedade não está submetida a ameaças, sejam quais forem as origens, não havendo, então, obstáculos ao progresso e ao bem-estar.

Quando se tomam ações e atitudes para superar ameaças, isso é defesa! O resultado dessas ações, quando eliminam as ameaças, gera a sensação e o estado de proteção; isso é segurança!

A defesa é o ato; a segurança, o resultado.

Por essa linha de raciocínio, chegaríamos à conclusão de que é inadequado o termo Secretaria de Segurança Pública. Quando se coloca um policial na rua, para a manutenção da ordem pública, está se aplicando o poder de polícia e se tomando uma ação, por meio de algo concreto, o policial. Essa ação concreta vai permitir que o cidadão ande nas ruas com mais confiança, certo de que não vai ser ameaçado por um bandido.

Ou seja, essa ação, a **defesa**, vai criar a sensação de proteção, a **segurança**.

Se, então, a segurança é uma sensação, algo abstrato, e

o que é concreto é a ação do policial, o nome correto deveria ser Secretaria de Defesa Pública, do mesmo modo que temos o Ministério da Defesa e não o Ministério da Segurança.

O Ministério da Defesa tem tropas, armamento e equipamentos, assim como as atuais Secretarias de Segurança Pública, ou seja, tomam ações concretas, e isso é defesa.

Assim, nenhum órgão com meios para ações deveria ter a palavra segurança como parte do seu nome, a menos que não tenha esses meios, como é o caso do Gabinete de Segurança Institucional, que não tem tropas e nem poder de polícia, atuando na esfera da inteligência e das políticas para garantir segurança ao Estado.

A favor desse raciocínio, podemos citar que os órgãos que atendem à população em situações emergenciais de acidentes de grande vulto, seja a nível federal, estadual

Uma boa DEFESA nacional vai gerar SEGURANÇA nacional

ou municipal, são chamados de órgãos de defesa civil, e não de segurança civil, pois eles tomam medidas, acionam pessoas e realizam ações.

Da mesma forma, os órgãos que atendem à população em casos de serviços mal prestados ou produtos defeituosos, propaganda enganosa etc. são chamados de órgãos de defesa do consumidor e não de segurança do consumidor, pois tomam ações e medidas concretas em favor do consumidor.

Se o governo subsidiar a agricultura e os bancos oferecerem aos agricultores créditos a juros mais baixos para adquirir máquinas e equipamentos, isso é defesa alimentar. Essas providências farão com que os agricultores plantem e haja a sensação de que não vai faltar comida. Isso é segurança alimentar.

Uma boa defesa civil vai gerar segurança civil; uma boa defesa do consumidor vai gerar segurança do consumidor; uma boa defesa alimentar vai gerar segurança alimentar.

Do mesmo modo, o planejamento de alto nível nacional deve ser chamado de planejamento de defesa nacional, pois o que se planeja é a defesa, sendo a segurança o resultado de uma defesa eficaz. Uma boa **defesa** nacional vai gerar **segurança** nacional.

CONCLUSÃO

Apesar de reconhecermos que o nome de um documento ou de um órgão não é o mais importante – o que deve importar é a sua existência, o seu conteúdo e a sua finalidade –, é imperioso estabelecermos definições e conceituações que sejam simples e comuns – e, acima de tudo, adequadas – não só ao estamento militar como ao civil, pois o planejamento governamental de alto nível é assunto de interesse e participação de todos os segmentos do Poder Nacional, e ficaria muito melhor ordenado e compreendido se fossem usados termos simples e com uniformidade de conceituação, pois, como bem diz o provérbio chinês:

“A SIMPLICIDADE É O ÚLTIMO DEGRAU DA SABEDORIA”

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<POLÍTICA> / Segurança /; Defesa /; Estratégia;

“Tudo o que foi publicado na RMB em seus mais de 150 anos de existência agora cabe na palma de sua mão”



Adquira já o CD Índice Remissivo!
Apenas R\$10,00

Fácil de ser consultado, dividido por assunto e por autor, as matérias nele encontradas podem ser pesquisadas na Biblioteca da Marinha, que possui a coleção completa da Revista.

Se preferir, faça a consulta on line através dos seguintes endereços eletrônicos

Internet:

http://biblioteca.sdm.mar.mil.br/RMB/Cons_Av.asp

Intranet:

http://www.sdm.mb/RMB/Consulta_RMB.asp

USUFRUIR SEM DEPRNDAR

ROBERTO GAMA E SILVA**

Contra-Almirante (Ref^o)

SUMÁRIO

Introdução

Os limites da Amazônia

As vocações da Amazônia

Vocação florestal

Vocação biogenética

As madeiras nobres

Alimentos, medicamentos, indústria e química

Vocação aquática

As aquavias

Os alimentos protéicos

(Continua)

* N.R.: Este artigo é uma atualização do artigo publicado na *RMB* – 1^o trim./2000, p. 89.

Veja também:

– “A internacionalização da Amazônia” – *RMB* – 2^o trim/2002, p. 81 a 100;

– “A Amazônia, sua invasão, seu desmatamento e queimada” – *RMB* – 4^o trim/2001, p. 95 a 103.

– “Conservação dos ecossistemas amazônicos” – *RMB* – 4^o trim/2000, p. 199 a 207.

– “A Amazônia brasileira” – *RMB* – 1^o trim/200, p. 89 a 107.

E também:

– “A República socialista Yanomani” – *RMB* – 2^o trim/2000, p. 274 a 276; *RMB* – 2^o trim/1997 p. 237 a 245 e *RMB* – 2^o trim/1993, p. 267 a 269.

** N.R.: O autor é nascido em Manaus, Amazonas. Quando no serviço ativo, atuou por seis anos na região, sendo que quatro deles como presidente do “Grupo Executivo para a região do Baixo-Amazonas – GEBAM”, órgão vinculado ao “Conselho de Segurança Nacional” e integrado, na quase totalidade, por especialistas em ciências ambientais. Hoje preside o Partido Nacionalista Democrático – PND.

A piscicultura
 A energia cinética
 As usinas hidroelétricas
 A acidificação das águas
 Danos à ictiofauna
 A ampliação da navegabilidade

Vocação mineral
Vocação energética
Vocação apícola
Vocação turística

PRESERVAR x CONSERVAR

O PROCESSO SUCESSÓRIO NAS FLORESTAS

INTRODUÇÃO

Deixa-me perplexo a persistência de dúvidas elementares sobre a Amazônia brasileira, mesmo depois da divulgação de inúmeros trabalhos de reconhecimento da região, a começar por aquele, pioneiro, conduzido pelo Radambrasil. Ainda há pouco, chamou-me a atenção uma observação feita por membro do corpo docente de uma universidade federal para o fato “de não haver respostas seguras para inúmeras perguntas que pairam no ar sobre a Amazônia, inclusive sobre a vocação da região”.

Como é bem patente o desconhecimento da maior região natural do País, entre outros motivos, pelo fato dos brasileiros relegarem a plano secundário o estudo das ciências naturais, julgo necessário alinhar algumas respostas às dúvidas mais frequentes, na verdade dívidas, que passam pela cabeça dos compatriotas.

OS LIMITES DA AMAZÔNIA

Em primeiro lugar, faz-se necessário delimitá-la como região natural, eis que o Governo Federal estabeleceu uma grande confusão nesse particular, quando criou a ficção jurídica denominada Amazônia Legal, com a finalidade específica de estender os benefícios da extinta Sudam a áreas vizinhas à verdadeira Amazônia. Esta última mede apenas 4 milhões de quilômetros

quadrados, em números redondos, e não os 5,3 milhões atribuídos à chamada Amazônia Legal.

A grande unidade paisagística, perfeitamente definida por padrões de relevo, clima, drenagem, solos e vegetação, abrange as áreas de Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia e Roraima, além de uma faixa de Mato Grosso, limitada ao sul pelo paralelo de 12° S, e mais um pequeno triângulo embutido no Tocantins, definido a oeste pelo curso do Araguaia, a leste pela linha de cumeeada da Serra do Estrondo (divisor de águas dos Rios Araguaia e Tocantins) e ao sul pelo paralelo de 6° S. Para ser mais precisa tal delimitação, ainda seria necessário retirar da região natural um trecho bem ao sul de Rondônia, nas vizinhanças de Vilhena, por localizar-se no topo da Chapada dos Parecis e, como tal, estar integrada à unidade paisagística dos cerrados do Brasil Central.

AS VOCAÇÕES DA AMAZÔNIA

Considerando-se que o tamanho da Amazônia brasileira é muito avantajado, superior mesmo à superfície da Índia, sétimo país em extensão territorial, seria muito pouco provável que ostentasse ela uma única vocação natural.

Como era de se esperar, pode-se alinhar, no mínimo, sete vocações imanentes para a maior região natural do Brasil.

Vocação florestal

A primeira, e mais óbvia, é a vocação florestal, como consequência do fato dessa tipologia vegetal recobrir três quartas partes da região.

A floresta tropical úmida, a hiléia de Humboldt, comporta duas divisões: densa e aberta, esta última feição exibindo nos espaços entre as árvores latifoliadas cipós, palmeiras ou bambus.

Além dessa vegetação exuberante, o espaço amazônico ainda é povoado pela campinarana, arbórea ou gramíneo-lenhosa, adaptada aos solos arenosos do alto Rio Negro; por savanas (cerrados e campos gerais), resultantes de fatores edáficos ou climáticos, ou da combinação dos dois; pela floresta estacional semidecidual, restrita às elevações do Escudo Brasileiro, ao sul da área; por áreas de formações pioneiras, ou comunidades serais, que ocupam partes de acumulação aluvial, compreendendo várias fases, desde a submersa até a arbórea, e áreas de tensão ecológica, ou de contato entre tipologias distintas, espalhadas por toda a região e recobrando cerca de 500 mil quilômetros quadrados, dos quais dois terços ainda se confundem com a feição florestal.

Vocação biogenética

A incomparável diversidade florística e faunística da região, resultante de oscilações climáticas ocorridas no passado, espelhada pelas tipologias vegetais e pelas espécies vegetais e animais presentes, define a segunda vocação amazônica, que

se pode chamar de biogenética ou biotecnológica, uma vez que se está diante do maior banco genético do planeta.

A floresta tropical úmida, que recobria originalmente 3,5 milhões de km² da Amazônia brasileira, ainda hoje povoa 3,3 milhões de km², o que representa apenas 200 mil km² de desmatamento nos 502 anos de presença européia no Brasil. É, portanto, a floresta mais bem conservada do planeta, ao contrário do que propalam certas entidades alienígenas.

Por sinal, não é só a cobertura florestal que é bem conservada: dos 4 milhões de km² que compõem a verdadeira Amazônia brasileira, apenas uns 350 mil foram submetidos à ação antrópica e, ainda assim, com 150 mil km² desse total modificados para fins institucionais (cidades, vilas, aeroportos, estradas etc.).

O ambiente amazônico, assim conservado e com as numerosas tipologias vegetais que lá prosperam, abriga mais da metade das espécies vegetais e animais da Terra, incluindo, por exemplo, 75% dos artrópodes conhecidos.

É o que se pode chamar de paraíso da biodiversidade!

As madeiras nobres

No tocante ao potencial econômico das madeiras nobres da floresta, basta que se saiba que a hiléia, na parte brasileira, contém algo em torno de 40 bilhões de metros cúbicos de madeira em pé, dos quais 25 bilhões correspondem a espécies já testadas e, por esse motivo, com cotação comercial.

Considerando-se que o tamanho da Amazônia brasileira é superior à superfície da Índia, seria muito pouco provável que ostentasse ela uma única vocação natural

O valor estático desse fabuloso estoque de madeiras, com aproveitamento já definido, é estimado, com bastante aproximação, em 1 trilhão de dólares.

Observe-se, por relevante, que tal valor poderá permanecer constante, para sempre, desde que a floresta seja explorada racionalmente, com a aplicação de técnicas de manejo modernas.

Em outras palavras: a floresta tropical úmida comportar-se-á como uma polpuda caderneta de poupança, de 1 trilhão de dólares, da qual se poderá retirar rendimentos, sem alteração do valor principal.

Alimentos, medicamentos, indústria e química

Todavia, a vocação florestal da região não se esgota com a extração e o beneficiamento das madeiras nobres e com a produção de polpa e aglomerados a partir de outras espécies de madeiras.

Como a heterogeneidade florística é marca registrada da hiléia, há uma extensa lista de aplicações distintas para as espécies nativas, tanto para fins alimentícios, quanto medicinais, industriais e químicos.

Essa heterogeneidade ímpar, também verificada na fauna, é sinônimo de variedade de genes, que serão os recursos da Indústria da Biotecnologia que se avizinha.

Então, é também óbvia a vocação biogenética da Amazônia, tanto assim que lá já há registros de inúmeros casos de biopirataria, uma nova modalidade de assalto aos bens da região, perpetrado por agentes dos países mais adiantados, os "Transformadores".

Com relação à cobertura vegetal da Amazônia, mormente no que se refere à

tipologia florestal predominante, faz-se necessária uma observação de grande relevância: a vegetação amazônica mantém uma relação biunívoca com o clima instalada na região!

Já foram feitas medições, bem confiáveis, que indicaram a origem do vapor de água que transita no espaço aéreo regional. Chegou-se à conclusão de que cerca de três quintos desse vapor de água, que gera a precipitação, derivam da evaporação do Oceano Atlântico e penetram profundamente no interior da região sob a impulsão dos ventos do quadrante leste, resultantes da composição vetorial dos

alíseos de nordeste e de leste, que sopram continuamente no sentido da Zona de Convergência Intertropical.

Esta última, a Zona de Convergência Intertropical, interessante esclarecer, é a faixa de baixa pressão que passa em torno do equa-

dor, acompanhando o movimento aparente do Sol na eclíptica.

O restante do vapor de água que se precipita sobre a região, cerca de 40%, é gerado pela evapotranspiração das plantas, destacando-se nesse mister, pela participação majoritária, a floresta tropical úmida.

Ora, grande parte da área recoberta pela floresta tropical é capeada por tipos de solos hoje classificados como oxissolos e ultissolos, excepcionais do ponto de vista físico, devido à grande espessura que apresentam, todavia quimicamente pobres devido ao grau de intemperismo reinante na região.

Por consequência, a floresta retira a sua quota de nutrientes dos sais minerais transportados e precipitados pelas chuvas, bem como daqueles liberados pela reciclagem

É a floresta mais bem conservada do planeta, ao contrário do que propalam certas entidades alienígenas

rápida dos resíduos orgânicos por ela própria produzidos e, ainda, pela decomposição acelerada dos restos da fauna. A rapidez da reciclagem dos resíduos orgânicos, de origem vegetal e animal, é função, também, das chuvas que caem sobre a região.

Assim sendo, a floresta depende fundamentalmente das chuvas para sobreviver!

Como já se determinou que 40% do vapor de água em trânsito pela atmosfera regional provém da evapotranspiração das plantas, que é máxima nas partes florestadas, chega-se a uma segunda conclusão: da mesma forma que a floresta de-

pende das chuvas, as chuvas também dependem da floresta!

Eis aí revelado o maior segredo da Amazônia: a dupla causalidade entre a floresta e as chuvas.

Essa interdependência determina a preponderância da vocação florestal, e também da vocação biogenética, sobre as demais.

Tanto quanto possível, devem ser conservados os ecossistemas florestais, até mesmo porque, no mundo de hoje, são eles capazes de oferecer melhores perspectivas econômicas que os demais.

Há, ainda, uma outra observação importante a fazer sobre os usos alternativos do espaço amazônico.

As condições ambientais que conferem à região o título de Paraíso da Biodiversidade também são responsáveis pela multiplicação dos predadores especializados e dos microorganismos patogênicos. Tais agentes, no entanto, são contidos por mecanismos de autodefesa da própria natureza. No interior da floresta, bem como nos demais tipos de vegetação,

há sempre espécies que repelem as pragas, contribuindo para a higidez do conjunto. Prova disso é o aumento sensível do número de espécies, por unidade de área, nos locais onde são mais intensas a atividade dos predadores e a ação dos organismos patogênicos.

Modificada a vegetação natural, para implantação de projetos alternativos, mormente as monoculturas do setor agrícola, desaparecem tais mecanismos de autodefesa e, com isso, manifestam-se, de forma violenta, os ataques das pragas às espécies isoladas.

As frustradas experiências da Fordlândia e do Projeto Jari confirmam essa realidade.

Desvenda-se, portanto, mais uma lição da Amazônia: a região não se adapta aos megaprojetos agrícolas.

Vocação aquática

A terceira vocação regional, que também salta às vistas de quem conhece realmente a Amazônia, é a vocação aquática.

Essa vocação decorre do fato de a Amazônia brasileira armazenar 15% de todo o estoque superficial de água doce da Terra, que ocupam um volume de $16,36 \times 10^{15}$ litros. Como o volume de água subterrânea é, normalmente, seis vezes maior do que a de superfície, a nossa Amazônia bem merece o título de Império das Águas.

Tão marcante é a influência das águas na vida dos habitantes da região que, invariavelmente, identificam-se eles como nascidos às margens de tais ou quais cursos de água, ao invés de declinarem os nomes das cidades ou lugarejos que os viram nascer.

**O valor estático desse
fabuloso estoque de
madeiras, com
aproveitamento já definido,
é estimado, com bastante
aproximação, em 1 trilhão
de dólares**

Também pudera, pois as águas são os caminhos por onde se deslocam e por onde lhes chegam mercadorias básicas à própria sobrevivência, como o querosene para os candeeiros e a munição para a caça; são elas, também, a fonte do alimento protéico básico, o pescado e, ainda mais, delas esperam os ribeirinhos a dádiva da eletricidade, que lhes propiciará um futuro mais promissor.

As aquavias

Desnecessário, talvez, comentar a seleção prioritária das aquavias como sistema modal de transporte regional. Entretanto, como a maioria dos que se dizem conhecedores da região só a viram do ar, é importante assinalar que o número de cursos de água que integram a Bacia Amazônica configura a região como um gigantesco arquipélago, o arquipélago amazônico, tão pontilhado de ilhas que pouco se pode avançar em terra firme sem que se faça necessário transpor um rio ou um igarapé.

Graças aos gradientes suaves da bacia, no sentido do seu eixo principal e nos rios que drenam as áreas sedimentares, lá se formou, espontaneamente, a maior rede hidroviária do planeta, com mais de 15.000 quilômetros de vias navegáveis, com profundidades mínimas de 2 metros, em qualquer época do ano.

Os alimentos protéicos

Para satisfazer a outra face da vocação aquítil, a produção de alimentos protéicos, pode-se afirmar que a ictiofauna da Bacia

Amazônica é a mais diversificada do planeta Terra, com mais de duas mil espécies de peixes. O potencial pesqueiro da Amazônia brasileira é estimado em 300 mil toneladas, enquanto a captura de peixes, nas águas interiores da bacia, não ultrapassa 150 mil toneladas anuais. Nas atuais condições, portanto, a produção pesqueira é suficiente para atender à demanda de uma população que tem o peixe como principal alimento.

A piscicultura

Todavia, uma projeção para o futuro, não muito distante, recomenda a introdução da piscicultura para suprir a demanda crescente, tanto mais que a região oferece condições excepcionais para a criação de peixes.

Há uma experiência notável, conduzida pelo Instituto de Pesquisas da Amazônia (Inpa) nas vizinhanças

de Manaus, que registrou uma produção anual de pescado igual a 5 toneladas por hectare, em tanques formados pelo represamento de igarapés. Como a produção anual de carne bovina, na terra firme da Amazônia, é estimada em 30 quilogramas por hectare, a piscicultura oferece dupla vantagem: de produzir muito mais carne e de conservar, mais adequadamente, o meio ambiente, por dispensar o desmatamento para formação de pastos.

A energia cinética

Para completar as benesses da vocação aquítil, falta citar o aproveitamento da ener-

**Lá já há registros de
inúmeros casos de
biopirataria, uma nova
modalidade de assalto aos
bens da região, perpetrado
por agentes dos países
mais adiantados, os
“Transformadores”**

gia cinética das águas para geração de energia elétrica, o que alguns brasileiros mal informados criticam.

O enfoque geomorfológico mostra-nos a Amazônia brasileira como que formada por duas rampas, coincidentes com os Escudos das Guianas e o Brasileiro, debruçadas sobre uma área relativamente plana, como o é a faixa sedimentar.

Ao formato acima descrito juntaram-se os numerosos rios caudalosos, para proporcionar centenas de aproveitamentos para geração de eletricidade, de grande, médio e pequeno portes.

Considerando-se apenas os sítios já inventariados, que não incluem os aproveitamentos de pequeno porte e mesmo alguns de médio e grande porte, a Amazônia brasileira poderá dispor de capacidade instalada da ordem de 134 mil megawatts, superior à capacidade instalada de todas as hidrelétricas dos Estados Unidos da América (115 mil megawatts), país que já esgotou todas as possibilidades de aproveitamento da energia cinética de suas águas.

As usinas hidrelétricas

Como já foi mencionado que a precedência absoluta na região é a conservação da cobertura arbórea, devido à relação biunívoca entre a floresta e as chuvas, convém tecer alguns comentários sobre a construção de usinas hidrelétricas na região.

De pronto, deve ser enfatizado que o impacto ambiental causado pela substituição da vegetação nativa, mesmo do tipo florestal, pelos reservatórios das usinas pode ser considerado nulo, por não afetar o clima, fiador do equilíbrio de todos os ecossistemas amazônicos.

Com efeito, o ciclo hidrológico local ficará livre de qualquer alteração pernicioso, devido ao fato de não se reduzir a proporção da precipitação que retornará à atmosfera para, mais adiante, gerar chuvas. Ao contrário, a evapotranspiração será compensada, com sobras, pela evaporação da superfície líquida dos reservatórios.

O outro parâmetro conformador do clima, a umidade relativa do ar, será até melhorado, pois tenderá a aumentar em decorrência da diminuição do albedo (razão entre a radiação refletida por uma superfície e a radiação solar que sobre ela incide), uma vez que a água tem maior capacidade de absorção da energia

solar incidente do que qualquer outro tipo de superfície. Por esse motivo, os reservatórios que, no futuro, forem construídos bem ao sul da região, onde os índices pluviométricos começam a se aproximar daqueles típicos dos cerrados do Brasil Central, terão a propriedade de melhorar o microclima nas suas redondezas.

A seguir vêm as críticas à grande dimensão dos reservatórios, em função do que se observou em Tucuruí, Balbina e Samuel. Para respondê-las, basta explicar que os primei-

A floresta depende fundamentalmente das chuvas para sobreviver! Da mesma forma que a floresta depende das chuvas, as chuvas também dependem da floresta! Essa interdependência determina a preponderância da vocação florestal, e também da vocação biogenética, sobre as demais

ros desníveis encontrados nos rios, que têm as suas cabeceiras nos escudos, ocorrem precisamente na faixa de contacto entre a bacia sedimentar e os referidos escudos. Assim sendo, as primeiras hidrelétricas, localizadas bem próximas à foz, suscitam o alagamento de áreas relativamente grandes. A montante, onde as áreas são mais encaixadas no relevo, a dimensão dos reservatórios diminui consideravelmente.

O reservatório de Tucuruí, no Tocantins, ocupa uma superfície de 2.430 km², para uma capacidade instalada de 7.960 megawatts, enquanto o reservatório de Belo Monte, no Xingu, só alagará uma área de 440 km², para uma capacidade instalada de 11.182 megawatts. Embora ambas as barragens ocupem posições nos primeiros desníveis dos dois rios, a de Tucuruí, distante 230 km da foz, localiza-se exatamente na faixa de contato, enquanto a que será construída no Xingu, distante 320 km da foz, encaixa-se mais no relevo, uma vez que se localizará a montante de Altamira, depois da chamada "grande volta" do rio.

A acidificação das águas

Há, ainda, uma outra crítica acerba relativa à futura acidificação das águas dos reservatórios. Essa crítica procede, no caso das hidrelétricas já concluídas, devido à displicência de não se ter providenciado, a tempo, a limpeza do terreno das áreas que

seriam alagadas. Hoje, ao que tudo indica, a floresta inundada pelo lago de Tucuruí já está sendo removida por empresas especializadas, que contam com equipes de mergulhadores. Portanto, espera-se que tais serviços sejam executados antes da formação dos próximos lagos, mesmo porque a extração prévia das madeiras é altamente lucrativa e serviria mesmo para financiar o início das obras civis.

Danos à ictiofauna

Modificada a vegetação natural, para implantação de projetos alternativos, mormente as monoculturas do setor agrícola, desaparecem tais mecanismos de autodefesa e, com isso, manifestam-se, de forma violenta, os ataques das pragas às espécies isoladas, a região não se adapta aos megaprojetos agrícolas

Outro ponto controverso é aquele relativo aos possíveis danos à ictiofauna causados pelas barreiras interpostas nos cursos dos rios, que inibiriam a reprodução das espécies que buscam as nascentes para a desova. É um problema contornável, com relativa facilidade, mediante a introdução das "escadas de peixes" nas barragens, providência esta que se tornará automática, a partir do momento em que a competência se fizer presente em todas

as etapas da construção das usinas.

Em contraponto às restrições acima, portanto a favor da construção das usinas hidrelétricas, há dois argumentos de peso, totalmente desvinculados da geração de eletricidade, por esse motivo pouco lembrados.

A ampliação da navegabilidade

O primeiro deles é tão importante que, por si só, recomendaria a construção das barragens, mesmo sem a instalação dos

turbogeradores: trata-se da ampliação da navegabilidade dos tributários do Amazonas, além dos limites da Bacia Sedimentar, mediante a instalação de eclusas, em simultaneidade com a construção de barragens.

Depois da implantação de todas as usinas inventariadas, além da abertura de alguns canais e instalação de mais umas poucas eclusas, será possível desatracar um comboio fluvial do porto de Boa Vista, à margem do Rio Branco, para demandar um terminal hidroviário no alto Tocantins, a uns poucos quilômetros de Brasília. Ou, então, alcançar o Tietê, via Araguaia. Aporé e Paraná, até chegar ao subúrbio de São Paulo. Ou, ainda, atingir o porto de Buenos Aires, depois de percorrer o Guaporé, o Paraguai e o Paraná. Tudo isso com o mínimo de consumo de energia, como ensina o Princípio de Arquimedes.

Vocação mineral

A quarta vocação da Amazônia brasileira não é visível a olho nu, mas é tão valiosa e tão fascinante quanto as três primeiras. Trata-se da vocação mineral, isto é, aquela ligada à extraordinária riqueza do subsolo regional, que tem como suporte o Escudo das Guianas, ao norte, o Escudo Brasileiro, ao sul, e a bacia intracratônica, de origem sedimentar, entre as duas estruturas cristalinas.

Os dois Escudos, que ocupam metade do espaço em foco, datam da Era Arqueozóica (3,7 a 2,5 bilhões de anos atrás) e são as plataformas originais que geraram o continente, ostentando, por esse motivo, as rochas mais antigas da América do Sul.

A idade e a dimensão avantajada desses dois Escudos concedem-lhes excepcionais condições metalogenéticas, razão pela qual contêm eles as maiores reservas mundiais de nióbio e titânio; provavelmente a maior reserva de ouro também, por ser ele a substância mineral típica do Arqueozóico; a quarta maior reserva de estanho; a quinta de ferro, todavia de minérios de alto teor; a sexta de cobre, além de quantidades apreciáveis de berilo, chumbo, cromo, lítio, manganês, molibdênio, prata, tântalo, terras raras, tungstênio, zinco, zircônio e minerais radioativos, tório e urânio. Os Escudos, ademais, apresentam ambientes mineralizados em apatita, barita, fluorita, diamantes e pedras preciosas.

Há um pequeno detalhe, pouco divulgado, que bem demonstra a potencialidade das duas estruturas cristalinas da Amazônia: o exame das imagens-radar revela a existência de mais de 200 chaminés vulcânicas na região, das quais apenas três foram

pesquisadas até o momento.

Na primeira delas, o Complexo Carbonatítico dos Seis Lagos, os pesquisadores se depararam com o maior depósito de nióbio do planeta, que guarda mais de 85% das reservas mundiais. O Complexo Carbonatítico dos Seis Lagos localiza-se no município de São Gabriel da Cachoeira, antigo Uaupés, no estado do Amazonas.

As duas outras chaminés submetidas a pesquisa, os Complexos Alcalinos-Ultrabásicos de Maracaná e de Maicuru, ambos localizados no Baixo-Amazonas setentrional, estado do Pará, armazenam mais

O impacto ambiental causado pela substituição da vegetação nativa, mesmo do tipo florestal, pelos reservatórios das usinas pode ser considerado nulo, por não afetar o clima, fiador do equilíbrio de todos os ecossistemas amazônicos

de 2 bilhões de toneladas de anatásio, minério de titânio.

Que surpresas nos estarão reservadas nas outras duas centenas de chaminés?

A Bacia Sedimentar completa, adequadamente, o leque de minerais disponíveis no subsolo amazônico, por conter a terceira reserva mundial de bauxita de grau metalúrgico, minério de onde se extrai o alumínio metálico; o quarto lugar em bauxita de grau refratário, o segundo lugar em caulim, depósitos expressivos de evaporitos (sal-gema e óxidos de potássio); hidrocarbonetos (petróleo e gás natural); linhito; turfa e diversos materiais usados na construção civil.

O carvão mineral, produto típico de ambientes de sedimentação, não se formou no subsolo amazônico, uma vez que no intervalo propício para a sua geração, o Carbonífero (350 a 300 milhões de anos atrás), a região vagava nas proximidades do Pólo Sul e estava submetida a clima árido, impróprio ao florescimento da vegetação geradora do mineral em foco.

Note-se, pela importância, que o subsolo regional mantém estoques consideráveis de todos os metais novos, isto é, daqueles mobilizados recentemente pelas tecnologias de ponta: berilo, nióbio, tântalo, terras raras, titânio e zircônio.

Observe-se, ainda, que a fatura de energia de origem hídrica, em toda a Amazônia, transforma a vocação mineral em vocação minero-industrial, pelo fato de tornar possível o beneficiamento local dos minérios. O processo de transformar o minério na substância elementar valoriza sobremodo

qualquer operação comercial, além de gerar empregos.

Para se ter uma idéia precisa da importância do beneficiamento doméstico dos minérios, bastará citar que toda a produção anual das substâncias minerais, inclusive daquelas usadas para geração de energia, equivale a pouco mais de 5% do Produto Mundial Bruto. Depois do beneficiamento, os produtos finais chegam a valer metade do mesmo índice mundial.

Além dessa vantagem, em dinheiro sonante, há ainda uma outra representada pelo aproveitamento dos minerais associ-

A fatura de energia de origem hídrica, em toda a Amazônia, transforma a vocação mineral em vocação minero-industrial, pelo fato de tornar possível o beneficiamento local dos minérios

ados ao mineral principal. O recém-aprovado projeto de mineração do cobre em Carajás, envolvendo cinco depósitos, prevê a produção do cobre metálico de duas jazidas, futuras minas, que são a de Salobo e a conhecida como 118. Nas demais, incluindo a do Sossego, o plano prevê apenas a elevação do teor de cobre contido de

1% para 30% e a venda desse “concentrado de cobre”. Ocorre que, em Carajás, o minério de cobre aparece associado com ouro, prata e molibdênio, razão pela qual se o concentrado for exportado, a empresa mineradora estará cedendo, gratuitamente, o ouro, a prata e o molibdênio para os compradores...

Finalmente, todavia não menos importante, a notável vocação mineral pode ser desenvolvida sem danos ambientais irreparáveis, não só pelo caráter pontual da exploração mineral, mas também pela possibilidade de restauração da paisagem, inclusive com o plantio das espécies nativas originais, quando concluídos os tra-

balhos de pesquisa e quando esgotadas as minas.

Vocação energética

A quinta vocação natural da Amazônia é a energética, já indiretamente apontada quando se declinou o extraordinário potencial hidrelétrico da região, até agora pouco aproveitado, embora decorrente de fonte renovável e "limpa".

Além disso, entretanto, a posição equatorial concede à região um tempo de exposição máximo e uniforme às radiações solares, que permite a otimização do uso dessa fonte de energia abundante, limpa e gratuita, tanto por meio da captação direta, por meio

de aquecedores solares e células fotovoltaicas, quanto por via indireta, através da reação fotossintética. Essa última forma de aproveitamento, contudo, não deve ser generalizada,

ficando restrita a determinadas áreas não florestadas. A superfície foliar das florestas homogêneas, implantadas para gerar energia, será sempre inferior à da floresta nativa substituída, circunstância que diminui a transpiração e, dessa maneira, torna desaconselhável a implantação de "florestas energéticas" nos domínios da hiléia.

Para tornar mais nítida a vocação energética da Amazônia, deve ser lembrado que o subsolo amazônico é rico em minerais radioativos e naqueles usados pelas tecnologias de ponta, fato que abre uma janela para o futuro, quando a demanda de energia na região ultrapassar as demais oportunidades de geração.

Vocação agrícola

A sexta vocação, a agrícola, é bem polêmica, por se chocar frontalmente com as vo-

cações florestal e biogenética. Todavia, não deve ser descartada, uma vez que há lugar no espaço amazônico para a agricultura.

Estudos detalhados sobre o problema da produção de alimentos no mundo, promovidos pelo governo dos Estados Unidos da América (*The World Food Problem*, The White House, 1967), revelaram que o Brasil, como um todo, dispõe, aproximadamente, de 5 milhões de km² de terras potencialmente aproveitáveis para a agricultura. Desse total, destaca-se um estoque de quase 2,5 milhões de km² localizado na Amazônia brasileira, equivalente a 8% das disponibilidades mundiais.

Todavia, enquanto nas áreas localizadas em países desenvolvidos, todos em zo-

nas de clima temperado, só é possível colher uma safra anual, na Amazônia é possível colher duas e mesmo três safras anuais de culturas de ciclo curto.

Além do grande estoque de áreas potencialmente aproveitáveis para agricultura, a Amazônia brasileira ainda contraria a regra dos solos quimicamente pobres que, normalmente, capeiam o trópico úmido. Na região, há, pelo menos, 100 mil km² de várzeas férteis, margeando os rios que drenam áreas sedimentares (rios de água barrenta) e mais 270 mil km² de solos férteis localizados em "terra firme", com grandes núcleos de concentração no Acre e na faixa limítrofe com o Amazonas (140 mil km²), em Rondônia, nas duas margens da BR-364 (60 mil km²) e nas redondezas de São Félix do Xingu (10 mil km²). Ao total de terras férteis, todavia, devem ser adicionadas as pequenas manchas de solos eutróficos existentes em torno dos diques de diabásio, comuns em toda a Amazônia.

Esses números autorizam a inserção da agricultura como vocação amazônica, em-

“Eles não querem o nosso bem, mas os nossos bens!”

Padre Antônio Vieira

bora com a séria restrição imposta pelo recobrimento florestal de grande parte das áreas potencialmente aproveitáveis e das áreas capeadas com solos férteis.

A restrição, todavia, não se aplica às áreas naturalmente férteis e povoadas pela vegetação gramíneo-lenhosa, que poderão ser aproveitadas de imediato, sem risco de alterações climáticas. Entre as áreas com esse perfil estão as várzeas que margeiam os rios de água barrenta, como o Solimões-Amazonas.

No futuro, depois de concluído o Zoneamento Ecológico-Econômico da região e caso a população do País necessite de alimentos, então poder-se-á lançar mão de parte dos solos eutróficos, localizados na "terra firme".

Vocação turística

A sétima vocação amazônica é a turística, que decorre do fato de a região ser a mais bem conservada do planeta. É uma vocação capaz de propiciar bons rendimentos para a população local e que poderá perdurar enquanto os brasileiros souberem manter a Amazônia como o derradeiro reduto natural do planeta Terra.



Definidas as vocações naturais da Amazônia brasileira, adredemente delimitada, resta esclarecer mais duas dúvidas, a primeira relativa a conceitos da ciência ecológica e a segunda referente à moderna interpretação do processo sucessório nas florestas tropicais úmidas.

PRESERVAR x CONSERVAR

Erradamente, talvez por influência das organizações não-governamentais estrangeiras, sempre de olho grande nos recur-

sos naturais da Amazônia, fala-se muito em "preservar" a região.

Ora, de acordo com a ciência ecológica, "preservar" é uma das medidas usadas no afã de "conservar a natureza".

Entende-se por "conservar a natureza" a manutenção de um estado de harmonia entre o homem e o ambiente que o cerca, de modo a assegurar o aproveitamento contínuo das plantas, dos animais e materiais úteis, por meio de ciclos ajustados de extração, coleta, colheita, abate, captura e, por fim, renovação.

A conservação da natureza, pois, aceita a ação antrópica, desde que executada de modo racional, a fim de garantir a continuidade do aproveitamento dos bens naturais.

Quando, no entanto, surgir o perigo de extinção de espécies ou de danos irreparáveis a determinados ecossistemas, reconhecidamente frágeis, então se poderá aplicar o corretivo denominado "preservação", que consiste na manutenção da intocabilidade de certas áreas, normalmente pequenas, seja como refúgio de espécies em extinção, seja para concessão de tempo para recuperação de danos.

Então, é sutilmente perigosa a repetição continuada do conceito de que a Amazônia precisa ser "preservada", pois isso poderá levar as autoridades responsáveis, todavia cientificamente despreparadas, a assumir compromissos de manter intocável a Amazônia brasileira - "paraíso dos recursos naturais".

Mas qual é o interesse das organizações não governamentais estrangeiras em "preservar" a Amazônia brasileira?

Muito simples: como, na realidade, tais organizações têm ligações estreitas com os governos dos respectivos países de origem, trabalham elas para manter intactos os recursos naturais da nossa maior região natural para um eventual uso futuro, quando esses recursos se esgotarem alhures.

Nesta altura, os brasileiros precisam recordar o ensinamento do padre Antônio Vieira aos tamoios, alertando-os contra o apoio que vinham concedendo aos invasores franceses: "Eles não querem o nosso bem, mas os nossos bens!".

O PROCESSO SUCESSÓRIO NAS FLORESTAS

Com referência ao processo sucessório nas florestas tropicais úmidas, deve ser ressaltado que foge ele ao padrão imaginado pelos estudiosos acostumados a observar o que ocorria nas florestas de clima temperado: uma substituição ordenada de espécies vegetais e animais que chegava ao auge com o clímax ótimo da vegetação e da fauna associadas, de acordo com os parâmetros físicos de cada região.

Na floresta tropical, ao contrário, a sucessão é determinada pelo preenchimento de lacunas abertas em consequência da queda de árvores da sinusia dominante.

A derrubada das árvores na floresta tropical úmida é muito mais freqüente do que nas florestas temperadas devido aos efeitos da erosão pelas enxurradas, que vão expondo as raízes e enfraquecendo a sustentação. Além disso, as tempestades magnéticas, comuns no trópico úmido, acabam por aumentar o número de árvores abatidas por causas naturais.

Por permitirem a entrada da luz solar, as lacunas suscitam o desencadear de um processo sucessório imprevisível, pois somente umas poucas arvoretas lá existentes em estado letárgico conseguirão crescer e incorporar-se ao dossel da floresta. As demais, menos espertas, serão impedidas de

atingir a sinusia dominante devido ao sombreamento imposto pelas que se desenvolveram mais rapidamente.

Então, o clímax das florestas principais é de tal modo dinâmico que as espécies, ao invés de se sucederem ordenadamente, o fazem segundo um padrão semelhante ao de uma colcha de retalhos: uma mesma área observada ao longo do tempo poderá manter a mesma biomassa, todavia com espécies distribuídas espacialmente de forma diversa e, freqüentemente, com significativas modificações no inventário florestal.

Esse clímax dinâmico, importante assinalar, provoca uma pequena liberação positiva de oxigênio, decorrente da fixação do dióxido de carbono nas árvores em crescimento para ocupação das lacunas. Tal fenômeno, entretanto, não autoriza a suposição de que a hileia atue como pulmão do mundo. Pulmão do mundo é o oceano global que absorve o excesso de dióxido de carbono atmosférico, transformando-o em carbonatos, que se depositam no fundo dos mares.

O conhecimento do processo sucessório na floresta amazônica é deveras importante para que a "caderneta de poupança" lá contida possa render dividendos continuamente, sem que se lhe diminua o principal.



Usufruir sem depredar, esse o lema que deve orientar o esforço para incorporação definitiva da região ao ecúmeno nacional, tarefa que deverá ser executada exclusivamente por brasileiros, sem qualquer interferência externa.

"Brasil acima de tudo, sob a proteção de Deus!"

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ÁREAS> / Amazônia /; Ecologia /; Matérias-primas /; Recursos /; Energia;



Serviço de Documentação da Marinha



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

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

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

Empenhado nesta árdua tarefa, o SDM tem desenvolvido, a cada ano, novos projetos, buscando maior interação entre a Marinha e a sociedade. Como resultado deste trabalho, cerca de 300 mil pessoas visitaram o Complexo Cultural da Marinha (SDM) em 2001.

“OS QUATORZE PONTOS” DE WILSON*

(Pag. 52 de *Pax em Pax*)

HAROLDO BASTO CORDEIRO JUNIOR
Contra-Almirante (Ref^o)

Nota biográfica – Woodrow Wilson foi o 28º Presidente dos Estados Unidos da América do Norte; educador, formado pela Universidade de Princeton e John Hopkins, obteve seu título de PhD com o primeiro de seus livros sobre o governo norte-americano. Foi membro do Congresso (deputado – 1885), tendo, posteriormente, retornado à carreira pedagógica; foi professor em Bryn Mawr, Wesleyan (1885-90) e Princeton, onde, entre 1902 e 1910, ocupou a função de *chancellor* (reitor). As reformas por ele implementadas durante sua reitoria em Princeton muito influenciaram o sistema universitário norte-americano. Em 1910 entrou para a política, filiando-se ao Partido Democrata, no qual suas idéias liberais lhe granjearam grande popularidade e a indicação para concorrer à Presidência da República em 1912. Sua vitória na eleição foi esmagadora, o que lhe proporcionou autoridade para promover seu programa de reformas (denominado “New Freedom”) – diminuição de tarifas, instituição do imposto de renda gradual, limitação em oito horas para o trabalho diário – e de significativa legislação sobre o trabalho infantil. Sua atuação no plano internacional não foi bem sucedida, especialmente a tentativa de intervir na política interna do México. Foi reeleito em 1916, tendo, em sua campanha eleitoral, assumido formalmente o compromisso de manter os Estados Unidos fora da guerra na Europa, em que o país já estava inexoravelmente envolvido – declarou guerra à Alemanha em abril de 1917. Em 1918, propôs, formalmente, o início das negociações de paz (já houvera outras iniciativas anteriores, infrutíferas), apresentando o documento que ficou conhecido como “Os Quatorze Pontos”, que correspondia às exigências norte-americanas para a paz e para o período que se lhe seguiria. Sua iniciativa foi aclamada, mas, na Conferência de Paz de Versailles, quando confrontada com os compromissos políticos dos aliados e suas exigências por reparações de danos, não foi, em sua maior parte, sequer considerada. (NT – quem, no início do século XXI, analisa o documento pode observar que muitos desses aspectos repercutiram durante o século XX e mesmo no início do século XXI). No regresso de Versailles, Wilson assistiu ao desvanecimento de seu sonho, o cerne de seu pensamento estratégico para a manutenção da Paz, a **Liga das Nações**. O Congresso norte-americano, segundo alguns pela intransigência política de Wilson, recusou autorização para a filiação dos Estados Unidos à Liga das Nações, o que, sem dúvida, em muito a enfraqueceu politicamente. Wilson abandonou a vida pública em 1921, com a saúde abalada, tendo sido, indubitavelmente, e apesar de sua inflexibilidade e intransigência em aspectos políticos, um dos mais inteligentes e de mais elevados princípios dos presidentes dos Estados Unidos.

Fonte: <http://www.biography.com>

* N.R.: Ver também “O povo norte-americano e o poder militar vistos sob uma perspectiva histórica”, na *RMB* 2º trim/1999, págs. 73-88, e “As guerras do futuro na nova ordem mundial: O novo modelo e as conseqüências para as Forças Armadas nacionais”, na *RMB* 4º trim/2002, págs. 109-136.

INTRODUÇÃO/CONCLUSÃO

Em janeiro de 1918, já parecia selada a derrota alemã na Primeira Guerra Mundial, ainda que se deva ressaltar que o exército alemão não havia sido derrotado e ocupava território francês e belga e que a fronteira oriental da Alemanha estava pacificada, em virtude da defeção da Rússia, o que permitia à Alemanha concentrar sobre os Aliados do Ocidente todo o seu poderio bélico terrestre. Sua Marinha de Guerra de superfície estava contida em suas bases no Báltico e seus submarinos constituíam-se na única força naval capaz de atuar contra os Aliados e Estados Associados – o propósito de contenção da força naval alemã fora atingido e, assim, os Estados Centrais se encontravam ilhados de suas colônias e fontes de matérias-primas, o que provocava dificuldades no abastecimento da população alemã, ainda mais que a força de trabalho rural fora convocada para o serviço militar. E já haviam começado a ocorrer, no interior da Alemanha, insurreições motivadas, basicamente, pelas dificuldades que vinha enfrentando para alimentar sua população, o que mais ainda prenunciava o término da guerra.

No dia 8 de janeiro de 1918, os Estados Unidos da América do Norte apresentaram a seus aliados e à comunidade internacional um documento, que ficou conhecido como "Os Quatorze Pontos de Woodrow Wilson", no qual consolidava, de forma inequívoca e, por que não dizer, autoritária suas exigências para o encaminhamento das negociações para o término da guerra e o restabelecimento da paz. Era a primeira vez que um país exógeno ao continente europeu "se atrevia" a formular para a comunidade internacional exigências para o término de uma conflagração, bem como a explicitar diretivas peremptórias para o comportamento, nos anos que se seguiriam, de

nações soberanas. Uma análise preliminar desse documento, cuja tradução é apresentada a seguir, parece evidenciar que os Estados Unidos pareciam pretender firmar, de forma insofismável, suas hegemonia e liderança políticas sobre o mundo. Parecia, sem dúvida, o primeiro vagido de autoritarismo, soterrando o tradicional isolacionismo que, desde sua independência, em 1766, fora a tônica da política externa norte-americana. É importante, entretanto, recordar que os Estados Unidos já atuaram isoladamente na arena internacional, na promoção de seus interesses: a incursão contra os piratas bérberes, a guerra contra a Grã-Bretanha, em 1812, a guerra contra o México, a "investida" sobre o Pacífico e o Japão, a participação no "colegiado internacional" (Grã-Bretanha, Rússia, Alemanha e França) posterior à Segunda Guerra do Ópio, a guerra contra a Espanha (em que se apropriaram de Cuba, das Filipinas e de Guam), além de terem imposto sua participação, na condição de árbitro internacional, no conflito entre a Grã-Bretanha e a Venezuela (sobre a região do Essequibo), com o presidente norte-americano, Mac Kinley, na condição de árbitro e de mediador de conflagrações, como o presidente Theodore Roosevelt na guerra entre a Rússia e o Japão. E não se deve esquecer que, em 1822, o presidente Monroe havia formulado a Doutrina Monroe ("a América para os americanos", sem especificar quais), na qual alertava os países da Europa que o continente americano não aceitaria ingerência exógena em seu território – não eram, portanto, os Estados Unidos um neófito nos assuntos internacionais, que sempre pretendia conduzir de acordo com seus interesses. Mas neste documento, em particular, os Estados Unidos diziam, claramente, a todas as nações do mundo o que pretendiam que fosse feito para o término da guerra e determina-

vam o comportamento a ser seguido depois de concluída a paz – era o primeiro brandir ostensivo do *Big Stick*.

OS QUATORZE PONTOS DO PRESIDENTE WOODROW WILSON (tradução)

Serão nosso desejo e propósito que, quando se iniciarem as negociações para a paz, sejam conduzidas de forma absolutamente transparente não envolvendo, ou admitindo, entendimentos sigilosos de qualquer natureza. Os dias de conquistas e ampliações territoriais estão encerrados, como também o estão os dias dos pactos secretos, concluídos para atender aos interesses particulares de qualquer governo e passíveis de, a qualquer momento imprevisível, virem a perturbar a paz universal. Esta feliz realidade é, agora, oferecida a todos os homens públicos cujos pensamentos não continuam em época já ultrapassada e encerrada e torna possível a todas as nações cujos propósitos sejam consistentes com a Justiça e a Paz no mundo proclamar agora, ou em qualquer outra ocasião (meu o grifo, para indicar uma "porta aberta" para futuras adesões), os propósitos que tiverem em vista.

Entramos nesta guerra porque haviam ocorrido violações do Direito que afetavam o cerne (de nossas instituições?) e tornavam impossível a existência de nosso povo até que fossem corrigidas, e o mundo, de uma vez por todas, dotado de recursos contra sua repetição. O que exigimos, portanto, e que não é nada especial para nós, é que o mundo seja tornado seguro para todas as nações amantes da paz que, como a nossa, pretendam viver sua própria vida, decidirem sobre suas próprias instituições, sentirem-se garantidas pela Justiça e pelo apropriado relacionamento com os outros povos do mundo, contra o

uso da força e de agressões egoístas. Todos os povos do mundo são, em realidade, parceiros nesses ideais e, de nossa parte, é perfeitamente claro que, a não ser que a Justiça seja feita para as outras, não o será para nós. O projeto de paz mundial é, portanto, nosso único propósito e consideramos que as normas abaixo constituem, como as vemos, a única forma de assegurá-la (meu o grifo, para denotar a unilateralidade e autoritarismo implícito):

I. Os Tratados de Paz deverão ser concluídos de forma transparente e, depois de sua aprovação, não haverá entendimentos internacionais, de qualquer natureza, a não ser que conduzidos pela diplomacia, de forma sempre ostensiva e com ampla divulgação à opinião mundial.

II. Absoluta liberdade de navegação, fora das águas territoriais, tanto na paz como na guerra, admitindo-se, entretanto, a proibição da navegação, em sua totalidade ou em áreas marítimas determinadas, por meio de ações internacionais realizadas para a imposição de sanções internacionalmente decididas.

III. A eliminação, até onde possível, de todas as barreiras econômicas e o estabelecimento de igualdade de condições de comércio, para todos os países que anuírem à paz e se associarem para sua manutenção.

IV. Garantias adequadas, oferecidas e adotadas, de que os armamentos nacionais serão reduzidos a um nível mínimo, condizente com a segurança interna exigida.

V. O ajuste livre, franco e absolutamente imparcial de todas as reivindicações coloniais, baseado na estrita observância do princípio de que na determinação de todas as relações de soberania deverão ser considerados os interesses da população envolvida com o mesmo valor que a pretensão do estado que queira impor sua vontade sobre outro.

VI. *A evacuação de todo o território russo que se encontra sob ocupação militar e que todos os problemas que afetem a Rússia contem com a melhor e mais livre cooperação das outras nações para lhe permitir a oportunidade de, sem empecilhos ou embaraços, determinar independentemente seu desenvolvimento político e suas políticas nacionais, ao mesmo tempo em que se lhe ofereça as mais sinceras boas-vindas à sociedade das nações livres, com instituições internas de sua própria escolha; e, mais do que apenas as boas-vindas, a assistência de que precisar e desejar. O tratamento a ela concedido, pelas nações irmãs, se constituirá em duro teste de boa vontade e deverá corresponder à compreensão de suas necessidades, e não aos interesses das demais nações, e da demonstração de simpatia e altruísmo que lhe for votada.*

VII. *A Bélgica, o mundo todo concordará, deverá ser evacuada e restaurada, sem qualquer limitação na soberania de que gozava entre as outras nações livres. Nenhuma outra atitude pode significar tanto para a restauração da confiança entre as nações nas leis que elas próprias estabelecerem e determinarem para seu inter-relacionamento. Sem ela, este ato cicatrizante de toda a estrutura e da validade do direito internacional estará, para sempre, prejudicado.*

VIII. *Todo o território francês será liberado e as áreas sob ocupação restituídas a sua soberania, bem como o mal feito, à França, pela Prússia, em 1871, na questão da Alsácia-Lorena, que desequilibrou a paz no mundo por quase cinqüenta anos, corrigido, de modo que a paz possa ser considerada segura no interesse de todos.*

IX. *O ajustamento das fronteiras da Itália deve ser realizado, de acordo com linhas de nacionalidades claramente definidas.*

X. *Aos povos da Áustria-Hungria, cujos lugares entre as nações desejamos ver protegidos e garantidos, deverá ser assegurada a mais livre oportunidade de desenvolvimento autônomo.*

XI. *A Romênia, a Sérvia e o Montenegro deverão ser evacuados e os territórios sob ocupação a eles restituídos; livre e seguro acesso ao mar deverá ser garantido à Sérvia e as relações entre os diversos estados balcânicos deverão ser determinadas por meio de aconselhamento amistoso, segundo as linhas estabelecidas de fidelidade e da nacionalidade de cada um; e deverão ser oferecidas garantias internacionais de independência política e econômica aos diversos estados balcânicos.*

XII. *A parte turca do atual Império Otomano deve ter sua soberania assegurada, mas as outras nacionalidades que se encontram sob domínio turco devem receber a garantia de uma vida segura e uma oportunidade de desenvolvimento autônomo, sem interferência externa; o Dardanellos (estreito) (...será?) permanentemente aberto à livre navegação dos navios e ao comércio de todas as nações, o que será internacionalmente garantido por acordos.*

XIII. *Será criado um estado polonês independente, constituído pelos territórios habitados por populações de indubitável ascendência polonesa, a ele assegurado livre acesso ao mar, e sua independência, política e econômica, e integridade territorial serão protegidos por tratados internacionais.*

XIV. *Deverá ser criada uma associação geral de nações, fundamentada em acordos internacionais específicos, cujo propósito será proporcionar garantia de independência política e integridade territorial tanto aos grandes quanto aos pequenos estados.*

Com respeito à necessária correção das injustiças cometidas e à insistência pela Justiça, sentimo-nos parceiros íntimos de todos os governos que se associaram na luta contra os imperialistas. Não podemos nos colocar separados em interesses ou divididos em propósitos. Permaneceremos unidos até o fim.

Estamos dispostos a lutar, e continuar a luta, até que sejam concluídos os acordos e pactos que consideramos necessários (meu o grifo); mas somente porque queremos que a Justiça prevaleça e desejamos que seja obtida uma paz justa e estável como a que só pode ser conseguida pela remoção da principal incitação à guerra, o que este programa pretende. Não temos inveja da grandeza da Alemanha e nada neste programa a prejudica. Não guardamos rancor contra ela por suas realizações, progressos científicos, ou empreendimentos pacíficos que fizeram seu histórico tão brilhante e invejável. Não pretendemos prejudicá-la ou, por qualquer forma, obstruir sua legítima influência e poder. Não pretendemos combatê-la, quer com armas quer com acordos comerciais, se ela estiver desejosa de se associar conosco e com as demais nações amantes da paz por meio de acordos justos e legítimos, em relacionamento leal. pretendemos que aceite um lugar de igualdade entre os povos do mundo – o novo mundo, em que agora vivemos – em vez de um lugar de supremacia.

Fonte do texto em inglês: <http://www.yale.edu/lawweb/avalon/wilson14.htm>

UMA ANÁLISE DO DOCUMENTO, FEITA NO INÍCIO DO SÉCULO XXI

O documento consolidava, de forma subliminar, porém insofismável, uma pretendida predominância política sobre o mundo e permitia entrever o pensamento norte-americano sobre a forma pela qual

deveria o mundo ser organizado, bem como o procedimento a ser obedecido, em suas relações políticas e econômicas, por todos os demais estados. É interessante observar-se sua permanência temporal, ainda que não tenha sido implementado e que alguns dos problemas que pretendia resolver se tenham estendido até os dias de hoje.

O preâmbulo do documento

O primeiro parágrafo do preâmbulo apresenta o propósito de sua elaboração, formulado como uma enumeração de princípios, absolutamente respeitáveis e pomposamente enunciados, que se poderiam considerar idealísticos e utópicos, constituindo como que um pensamento desiderativo (*wishfull thinking*) – há que considerar-se que a Primeira Guerra Mundial, a “Grande Guerra”, fora aclamada, pela imprensa ocidental (em especial a norte-americana), como “a guerra para acabar com as guerras”. Mas, nessa “declaração de princípios” inicial, se encontrava implícito, desde logo, o caráter autoritário (*our wish and purpose*) com que fora concebido o documento e explícita a exigência de transparência absoluta nas negociações de paz, vedando a realização de entendimentos sigilosos de qualquer natureza entre as partes conflitantes – parece, mesmo nos dias de hoje, inconcebível procedimento dessa natureza.

O segundo parágrafo do preâmbulo parece apresentar uma justificativa superficial para a entrada dos Estados Unidos na Primeira Guerra Mundial. É conveniente recordar que os Estados Unidos só entraram na guerra em 1917, e mesmo assim na qualidade de “Estado Associado” e não como aliado formal, depois de acirrada campanha eleitoral, em que o mais importante tema, adotado pelos principais concorrentes, fora o compromisso de mantê-los fora da guerra, como demonstram as declara-

ções pacifistas feitas por Woodrow Wilson em sua plataforma eleitoral e durante a campanha em que buscava a reeleição e em que, formal e publicamente, se comprometia a manter os Estados Unidos fora do conflito – parece, portanto, ser a apresentação de um *causus belli*, uma justificativa para a entrada na guerra.

Nenhuma das alegadas violações do Direito Internacional a que se refere o documento foi formalmente explicitada, mas, sem dúvida, uma delas fora a adoção, pela Alemanha, da guerra submarina irrestrita e o conseqüente afundamento, sem aviso prévio, de alguns navios, entre eles o *Lusitânia*, no qual se encontravam embarcados muitos passageiros de nacionalidade norte-americana, e o famoso e controverso "telegrama Zimmermann", em que o chanceler alemão teria "convidado" o México a retornar o território anteriormente anexado pelos Estados Unidos – segundo algumas fontes, esse telegrama fora "plantado" pelo Serviço Secreto britânico. Parece difícil imaginar, simplisticamente, que apenas a defesa de princípios como a "liberdade dos mares", o afundamento do *Lusitânia* e uma muito discutível ameaça ao território do Novo México houvessem sido capazes de arrastar à guerra os Estados Unidos. Na verdade, os Estados Unidos já se encontravam comprometidos com os Aliados (se bem que tivessem permanecido, até o fim da guerra, na condição de "Estado Associado"), a despeito de haver o governo norte-americano, reconheça-se, tentado, inicialmente, manter estrita neutralidade.

O sistema bancário norte-americano, por exemplo, fora instruído a não conceder crédito aos beligerantes, mas os banqueiros, industriais e comerciantes logo se insurgiram contra a perda de oportunidades para a obtenção de polpudos lucros; e, não só empréstimos, como matérias-primas (cobre, algodão, trigo) e produtos manufaturados (es-

pecialmente armas e munição) continuaram a ser fornecidos – as indústrias norte-americanas passaram a atender diretamente a encomendas britânicas e francesas, o que proporcionou à economia norte-americana um significativo surto de desenvolvimento.

Ora, se os submarinos alemães provocassem a interrupção de tão importante intercâmbio, a economia norte-americana, como um todo, poderia enfrentar um processo recessivo de desaquecimento. E, se os Aliados fossem derrotados, os vultosos empréstimos a eles concedidos estariam perdidos.

Em suma, os Estados Unidos entraram na guerra, como escreveu, causticamente, A.J.P. Taylor em seu livro *A Primeira Guerra Mundial*, "para manter a sua prosperidade e para que os ricos, e politicamente influentes, comerciantes e industriais norte-americanos pudessem ficar ainda mais ricos".

*

* *

Merecem, também, mais detalhada análise as exigências consolidadas nos 14 Pontos, uma vez que marcariam, até premonitoriamente, o transcurso do século XX, por apresentarem a visão norte-americana dos problemas internacionais e a forma como viam a possibilidade de sua solução. É conveniente, aqui, antecipar que as medidas preconizadas não foram implementadas, em sua maior parte, até porque contrariavam muitos dos interesses dos Aliados.

Os Aliados europeus não aceitaram a intromissão norte-americana e, no Tratado de Versalhes, tomaram, especialmente a França, posições a ela contrárias, enquanto que a Grã-Bretanha, a própria França, a Holanda e a Bélgica, o Japão e a Austrália (parte do Império Britânico, mas com aspirações territoriais no Pacífico Sul) parecem

ter percebido uma ameaça velada a sua postura imperialista e a ela se anteposto.

E a Wilson faltou o próprio apoio norte-americano, tendo sido vetada, no Senado norte-americano, a participação norte-americana na "associação geral das nações", a "Liga das Nações", constante do Ponto XIV, talvez por temerem, os Estados Unidos, dentro da linha de isolacionismo que haviam herdado dos *Founding Fathers*, o comprometimento automático nos negócios e políticas de outros países que poderia corresponder às decisões do organismo de direção da Liga das Nações e a conseqüente perda da capacidade do Congresso norte-americano de influir diretamente nas relações internacionais dos Estados Unidos e em sua condução.

Parece, entretanto, necessário mencionar que o documento não cogitava, em nenhum de seus Pontos, de exigências, medidas ou determinações para a cessação das hostilidades em curso – a não ser a evacuação dos territórios sob ocupação estrangeira, o que seria de enorme significação para o encerramento das hostilidades e, por certo, determinaria a destinação dos territórios em disputa – nem de qualquer forma de reparação, de qualquer natureza, pelos danos provocados pela guerra.

1. Os Tratados de Paz deverão ser concluídos de forma transparente e, depois de sua aprovação, não haverá entendimentos internacionais, de qualquer natureza, a não ser que conduzidos pela diplomacia, de forma sempre ostensiva e com ampla divulgação à opinião mundial.

O Ponto I versava sobre os tratados que teriam que ser assinados ao término do conflito. Uma conflagração que envolvera várias alianças políticas e se alastrara a todos os continentes (à exceção do continente americano – desconsideradas as co-

lônias britânicas –, onde apenas o Estados Unidos da América do Norte e o Brasil – com a Divisão Naval em Operações de Guerra – haviam contribuído em força) exigiria, de qualquer forma, a elaboração de vários tratados de paz entre as partes conflitantes para dirimir os diferentes interesses em choque, resolver os conflitos fronteiriços e étnicos, estabelecer novas fronteiras e minimizar possíveis causas de futuros conflitos. A exigência norte-americana, no caso, dizia respeito à transparência a ser empregada na elaboração dos tratados de paz, à proibição de que entendimentos internacionais, de qualquer natureza, fossem conduzidos não pela diplomacia, de forma ostensiva e com ampla divulgação à opinião pública.

Parece utópica, para não dizer ingênua e irrealista, essa exigência a países que, durante séculos, se haviam esmerado em conduzir sigilosamente suas relações internacionais.

Com a transparência exigida, os termos dos tratados de paz seriam, obrigatoriamente, do conhecimento de todos os estados. A ênfase neste ponto pode ser até atribuída ao Tratado de Londres (1915) entre a Grã-Bretanha e a Itália, para que esta se juntasse aos Aliados, e ao acordo *Sykes-Picot*, que havia sido assinado, sigilosamente, em 1916, por Grã-Bretanha e França, pelo qual Oriente Médio era dividido entre a França, a Grã-Bretanha e, à ocasião, a Rússia (que ainda não havia abandonado a guerra), e cuja importância, à ocasião, se pode atribuir à enorme importância do Canal de Suez para a navegação marítima para o Extremo Oriente – não parece plausível se pudesse considerar que se cogitasse, à época, da existência de jazidas de hidrocarbonetos na região do Golfo Pérsico, Península da Arábia e bacia do Mar Cáspio, nem tivesse, ou viesse a ter, a importância econômica de que desfrutam hodiernamente.

II. Absoluta liberdade de navegação, fora das águas territoriais, tanto na paz como na guerra, admitindo-se, entretanto, a proibição da navegação, em sua totalidade ou em áreas marítimas determinadas, por meio de ações internacionais realizadas para a imposição de sanções internacionalmente decididas (meu o grifo).

O Ponto II versava sobre a liberdade de navegação, denotando a importância, para os Estados Unidos, do tema e a prioridade que lhe atribuía no âmbito de suas exigências. O uso dos mares, quer como via de transporte quer como fonte de recursos naturais (à época somente se cogitava da pesca), sempre se constituía em problema entre os países que, em qualquer de suas capacidades, pretendiam utilizá-lo; assim, muitas querelas e disputas entre países várias vezes levaram ao emprego da força e, em outras, a tentativas de soluções pacíficas, por meio de tratados.

Podem-se mencionar, como exemplos, a disputa pelo comércio com as Índias que suscitara as guerras comerciais do século XVI entre Holanda e Inglaterra e a exigência britânica de inspecionar navios mercantes de bandeira norte-americana, em busca de marinheiros ingleses neles embarcados (desertores, portanto, para os britânicos), que foi uma das causas da guerra entre Grã-Bretanha e Estados Unidos da América do Norte, em 1812. Ainda no século XVI, o uso dos mares como fonte de recursos (as zonas de pesca do arenque no Mar do Norte), que provocara momentoso debate sobre a liberdade dos mares, uma vez que eram disputadas por pescadores holandeses, britânicos, portugueses e espanhóis, teria conduzido à elaboração, por Hugo Grotius (1583-1645, jurista, humanista e teólogo holandês), de um célebre documento, intitulado "Mare Liberum", em que argu-

mentava ser a liberdade dos mares fundamental para as comunicações entre os povos e nações (aí incluído o comércio) e que, assim, em virtude de sua imensidão e da impossibilidade de limitá-los, nenhum país podia se arrogar o direito de exercer controle sobre eles.

E era comum que terceiros países se beneficiassem do estado de beligerância entre dois outros para aumentar seu comércio, quer de matérias-primas quer de produtos manufaturados, com os países em guerra – eram os "neutros" que se aproveitavam da guerra entre terceiros países.

Poder-se-ia, até, com certo exagero, dizer que a liberdade dos mares dera origem ao nascimento do direito internacional, na tentativa de estabelecer, internacionalmente aceitas, a projeção da soberania dos países litorâneos sobre os mares e regras para sua utilização. Entre essas, as mais importantes questões a exigir regulamentação eram o direito dos "neutros" e a tentativa de imposição de restrições ao uso do mar, quer como fonte de recursos naturais, quer como via de transporte, especialmente em ocasiões em que era desafiado, ou desrespeitado, o "direito" dos neutros.

Mas necessitavam ainda de regulamentação: o direito de exploração de zonas pesqueiras, o direito de inspeção em navios mercantes, seu apresamento e internamento, a definição de "contrabando de guerra", a identificação e tratamento a serem dispensados a navios-hospital. E, mais recentemente, se percebera a necessidade de regras internacionalmente aceitas para restringir, ou controlar, o emprego de minas marítimas e de impor limitações aos submarinos no ataque ao tráfego marítimo.

É importante mencionar que se havia tentado, repetidas vezes (nas convenções de Genebra sobre o uso do mar e mesmo nas Conferências de Haia), estabelecer, ainda que tentativa e temporariamente, essas regras.

Neste Ponto da exigência norte-americana, apareciam pela primeira vez explicitados conceitos que se iriam refletir nas posições e atitudes político-militares de todos os que pretendiam usar o mar ou a eles lindeiros: **o primeiro** era o reconhecimento, claro e insofismável, de uma capacidade de divisibilidade dos mares, para a negação a seu uso ou imposição de sanções a terceiros países; **o segundo** era a possibilidade de restringir o livre uso dos mares por meio de ações internacionais, renunciando uma convergência de interesses ou conluio de alguns países; e **o terceiro**, mais significativo, era a institucionalização de um "**poder supranacional**", dotado de poderes para julgar e decidir sobre a imposição de sanções a terceiros países.

III. A eliminação, até onde possível, de todas as barreiras econômicas e o estabelecimento de igualdade de condições de comércio, para todos os países que anuírem à paz e se associarem para sua manutenção.

É conveniente registrar que os Estados Unidos se consideravam prejudicados pelas regras comerciais então vigentes, pela dificuldade de acesso a fontes de suprimento de matérias-primas para sua indústria, em pleno crescimento, e a mercados para absorção dos excedentes de sua crescente produção. Procuravam, assim, destruir as tradicionais correntes comerciais entre as metrópoles européias e suas colônias, especialmente o denominado *sterling group*, liderado pela Grã-Bretanha, de modo a obter franco acesso aos insumos de que necessitava sua indústria e mercados para seus excedentes. Cabe, ainda, observar que a expressão "até onde possível" não correspondia a qualquer compromisso de obedecê-la tacitamente, podendo-se considerá-la como um *habeas-corpus* preventivo – palavras boni-

tas, evidenciando um liberalismo econômico que não pretendiam (os Estados Unidos) exercitar em termos bilaterais, mas somente em causa própria.

O resto do século assistiria, entre pasmo e inerte, à imposição de cotas e de taxas alfandegárias, administrativas e sanitárias, por parte dos Estados Unidos (mas também de outros países), que visavam, primordialmente, a proteger da concorrência sua indústria e produção, a obter as melhores condições de acesso às matérias-primas de que necessitavam, a conquistar mercados, para a absorção dos excedentes de sua produção e, sem sombra de dúvida, a assegurar a satisfação de seu mercado interno de trabalho e a proteger, o mais que pudessem, o nível de emprego de sua população economicamente ativa.

E não se pode deixar de mencionar também os embargos, comerciais e econômicos, que viriam a empregar e manipular com propósitos políticos (e, à guisa de exemplos, podem-se citar os embargos de matérias-primas ao Japão, em 1941, e os embargos comerciais impostos a Cuba, em 1959, e ao Iraque, em 1991) para promover os seus interesses (que parecem confundir com os do resto do mundo).

Neste aspecto é conveniente registrar que, nos últimos anos do século XX e nos primeiros anos do século XXI, quando as nações européias se encontram a caminho da unificação sob a égide da União Européia, pretendendo facilitar o livre trânsito de sua produção, ao tempo em que se propõe a reduzir o desemprego, abolir tarifas internas e dinamizar suas economias (ainda que mantendo, para com os países exógenos, suas exigências tarifárias e sanitárias e os subsídios a sua produção agrícola), os Estados Unidos da América do Norte (depois de estabelecer, com o Canadá e o México, uma zona de livre comércio, a NAFTA – *North American Free Trade Association*) pretendem estabelecer,

com os demais países da América, uma zona de livre comércio de bens (aos quais tencionam, também, incluir os serviços), ao tempo em que subsidiam, fortemente, sua agricultura e sua antieconômica indústria siderúrgica.

IV. Garantias adequadas, oferecidas e adotadas, de que os armamentos nacionais serão reduzidos a um nível mínimo, condizente com a segurança interna exigida.

Este Ponto corresponde à exigência de emasculação das Forças Armadas nacionais, a transformá-las em "gendarmeria", para atender, tão-somente, à segurança interna, incapacitando-as, portanto, para a defesa da própria soberania, de sua integridade territorial e de capacidade de reação a qualquer ingerência ou intervenção externa.

Da forma como apresentado, parece denotar uma utopia, institucionalizando um ressurgimento das teorias pacifistas que sequer haviam sido cogitadas, quanto menos expressas, nas Convenções das Conferências de Haia (1896 e 1908). E não se pode esquecer que contrariava os evidentes interesses da indústria bélica (inclusive a dos próprios Estados Unidos, que tanto se desenvolvera durante a Primeira Guerra Mundial) e que sua desmobilização, ao tempo em que enormes efetivos militares eram restituídos à vida civil, iria contribuir para o aumento do desemprego, criando condições adversas à economia das nações, em especial das que mais ativamente haviam participado da guerra.

Parece importante registrar aqui que essa idéia norte-americana parece se ter transformado em idéia fixa do governo dos Estados Unidos, que, repetidas vezes, ao longo do século, iriam tentar sugerir, para não dizer impingir, a outros países, pontos de vista como a "diminuição das Forças

Armadas", "a transformação das Forças Armadas em milícias para atender apenas à segurança interna" e a "subordinação do poder militar ao poder civil".

V. O ajuste livre, franco e absolutamente imparcial de todas as reivindicações coloniais, baseado na estrita observância do princípio de que na determinação de todas as relações de soberania deverão ser considerados os interesses da população envolvida com o mesmo valor que a pretensão do estado que queira impor sua vontade sobre outro.

O Ponto V parece corresponder a uma tentativa de solapar o "imperialismo", determinando restrições às reivindicações coloniais (já estabelecidas ou a adotar após a guerra – aspecto ainda não definido, até porque havia a partilhar as antigas possessões germânicas na África e no Pacífico e o Império Otomano) e até pretendendo, aparentemente, exigir que o sistema imperialista – a que os Estados Unidos só ascenderam com a conquista de Cuba e das Filipinas, após a guerra com a Espanha – fosse alterado, de forma "absolutamente imparcial" e que fossem considerados os "interesses da população envolvida", para não usar a expressão, até então inusitada, "autodeterminação dos povos", à qual seria atribuído o mesmo "valor" que à pretensão do estado que quisesse impor sua vontade a outro.

Não eram especificados critérios (históricos, étnicos, religiosos ou ideológicos) a definir os interesses da "população" envolvida ou, mesmo, à "pretensão" do estado que quisesse impor sua vontade a qualquer colônia.

VI. A evacuação de todo o território russo que se encontra sob ocupação militar e que todos os problemas que afetem

a Rússia contem com a melhor e mais livre cooperação das outras nações para lhe permitir a oportunidade de, sem empecilhos ou embaraços, determinar independentemente seu desenvolvimento político e suas políticas nacionais, ao mesmo tempo em que se lhe ofereça as mais sinceras boas-vindas à sociedade das nações livres, com instituições internas de sua própria escolha; e, mais do que apenas as boas-vindas, a assistência de que precisar e desejar. O tratamento a ela concedido, pelas nações irmãs, se constituirá no duro teste de boa vontade e deverá corresponder à compreensão de suas necessidades, e não aos interesses das demais nações, e da demonstração de simpatia e altruísmo que lhe for votada.

A quem, no início do século XXI, se propõe a analisar este documento pode parecer magnânima, altruísta, até certo ponto "ingênua", a formulação desse tópico. Há que ter em mente, entretanto, que o documento foi divulgado em janeiro de 1918, enquanto que a revolução na Rússia ocorrera em novembro (outubro, no calendário russo) de 1917 e seus únicos resultados, até então, haviam sido a deposição da dinastia Romanoff e a defecção da Rússia, que se retirara da guerra (não parece o caso de se analisar a participação que tivera a Alemanha no evento, enviando para a Rússia o carbonário **Lênin** para promover a revolução, nem as alterações estruturais e políticas posteriormente implantadas na Rússia).

Poder-se-ia dizer que, para os Estados Unidos, a deposição de uma monarquia absoluta em benefício de uma "república" de cunho parlamentarista (que sucedeu à deposição da monarquia e cuja orientação política e econômica era, ainda, desconhecida) era plenamente aceitável e que, àquela altura, era impossível prever a turbulên-

cia e a truculência políticas e os acontecimentos internos que a nova república enfrentaria, pelo que parecia ser intenção dos Estados Unidos que se lhe estendessem a mão e oferecessem auxílio para que determinasse, com independência, seu desenvolvimento político e social e suas políticas nacionais (tratava-se, afinal de contas, de um grande mercado a ocupar ou, na pior das hipóteses, a disputar).

Já não se poderia dizer o mesmo dos outros Aliados (em especial a França e a Grã-Bretanha), para os quais a Rússia Czarista havia historicamente sido ora aliado, ora inimigo, ora o fiel da balança de poder no continente europeu, ora o promotor das causas eslavas que desestabilizavam os Balcãs; e que, além disso, se ressentiam da defecção russa, que os privava de um aliado estrategicamente importante, ainda que militarmente inepto: a defecção russa correspondia à liberação das forças alemãs do Teatro Oriental, assim permitindo que viessem aumentar a pressão alemã no Teatro Ocidental.

Mas é interessante apontar que a defecção russa, por assim dizer, liberava os Aliados dos compromissos assumidos para com a Rússia Czarista (a entrega, à Rússia, de Constantinopla, que havia sido prometida ao czar, e a participação na partilha do Império Turco-Otomano, a ser realizada após a guerra, de acordo com o acordo Sykes-Picot). Mas é de justiça registrar que, em 1917, os bolchevistas publicamente haviam renunciado aos tratados sigilosos entre os Aliados e, explicitamente, declarado que não aceitariam qualquer incremento territorial que houvesse sido prometido à Rússia nesses tratados.

Não é esta, sem dúvida, a ocasião de analisar as ocorrências que conduziram à radicalização de posições na nova "república", à adoção de políticas visceralmente contrárias à tradicional condução dos as-

suntos internacionais e a uma nova forma de organização política e econômica, que contrariava o *modus vivendi* das demais nações – que poderiam, talvez, terem sido previstas, com o estudo do ideário de Marx e Engels –, que pressupunham a substituição do capitalismo pelo socialismo, muito menos a tentativa de universalização, por todos os meios, inclusive o emprego da violência do último.

Aqui cabe apontar não ter sido o tratamento imaginado por Wilson adjudicado à nova “república” – os novos “estados” criados pelos Tratados de Brest-Litovsk (1918) e Versailles (a Polônia, a Finlândia e os Estados Bálticos – Estônia, Letônia e Lituânia, especialmente a Polônia) buscaram aumentar seus territórios, às expensas da Rússia, e a Romênia procurou se apropriar da Bessarábia. Os próprios Aliados ocidentais esperavam que a guerra entre os remanescentes czaristas, os menchevistas, e os bolchevistas, viesse a provocar o colapso do regime instalado por Lênin. Assim, os Aliados ocidentais e os Estados Unidos da América do Norte invadiram os portos de Murmansk e Archangel (no norte da Rússia), forças francesas e britânicas atacaram os portos do Mar Negro e, a partir da Índia, territórios do sudoeste asiático russo, na direção do Cáucaso e do Mar Cáspio, em apoio ao chamado “Exército dos Russos Brancos”. Esse episódio, pouco comentado, ficou conhecido como a “Guerra Civil Russa” ou a “Guerra dos Russos Brancos”. O novo exército russo, organizado por Leon Trotsky, contra-atacou e, pela primavera de 1920, os aliados ocidentais e os Russos Brancos haviam sido rechaçados e seus exércitos dispersados, pela coesão do Exército Vermelho que, em defesa de seu território, derrotou os exércitos atacantes que, de todas as direções, haviam invadido a Rússia.

VII. A Bélgica, o mundo todo concordará, deverá ser evacuada e restaurada, sem qualquer limitação na soberania de que gozava entre as outras nações livres. Nenhuma outra atitude pode significar tanto para a restauração da confiança entre as nações nas leis que elas próprias estabeleceram e determinaram para seu inter-relacionamento. Sem ela, este ato cicatrizante de toda a estrutura e da validade do direito internacional estará, para sempre, prejudicado.

A evacuação do território belga, ocupado desde os primeiros movimentos da guerra pelo exército alemão, e a restauração de sua plena soberania eram, sem dúvida, condições obrigatórias em qualquer tentativa de armistício e do restabelecimento da paz. É o que retrata o **Ponto VII** do documento de Wilson, considerando-as como aspectos basilares para a estrutura e a validade do direito internacional, pelo que parece absolutamente pragmática e correta esta colocação, ainda que se considere o fato de ser a Bélgica o caminhar natural para a projeção de forças terrestres em direção ao Canal da Mancha e, em contexto mais amplo, o prolongamento da planície polonesa e, portanto, o caminhar natural para a projeção de poder terrestre a partir do oeste europeu, conforme cogitado na teoria geopolítica de Mackinder.

VIII. Todo o território francês será liberado e as áreas sob ocupação restituídas a sua soberania, bem como o mal feito, à França, pela Prússia, em 1871, na questão da Alsácia-Lorena, que desequilibrou a paz no mundo por quase cinqüenta anos, corrigido, de modo que a paz possa ser considerada segura no interesse de todos.

Há que se considerar que, em janeiro de 1918, o exército alemão ocupava ponderá-

vel parte do território francês, mas se encontrava contido pelas forças aliadas, reforçadas por cerca de um milhão de soldados norte-americanos. A retirada alemã e a liberação do território ocupado e sua restituição à soberania francesa eram, sem dúvida, condições fundamentais para qualquer tentativa de restabelecimento da paz ou de cessação das hostilidades.

Parece, entretanto, merecer pelo menos estranheza a vinculação expressa à questão da Alsácia-Lorena, que, em 1871, nas negociações de paz da Guerra Franco-Prussiana, havia sido adjudicada à Prússia.

A Guerra Franco-Prussiana, onde os exércitos franceses haviam sido fragorosamente derrotados e se rendido aos exércitos prussianos, teve também como resultado a proclamação do Império Alemão (no Palácio de Versailles), concluindo a unificação da Alemanha, sob a égide da Prússia.

A fragorosa derrota dos exércitos franceses, o cerco imposto a Paris e a Orléans e a incorporação, pela Alemanha, da Alsácia-Lorena contribuíram, ainda mais, para azedar as relações entre a França e a Alemanha, e é curioso mencionar que a última foi excepcionalmente aproveitada pelo escritor francês Alphonse Daudet, no magistral conto *La Dernière Classe*, e repercutiu até na literatura portuguesa, com o famoso poema *O Estudante Alsaciano*, de autoria de Acácio Antunes. De qualquer forma, merece reparo o explícito cancelamento, pelo documento norte-americano, de um tratado de paz que vigorava há mais de 50 anos.

IX. O ajustamento das fronteiras da Itália deve ser realizado, de acordo com linhas de nacionalidades claramente definidas.

Parece difícil justificar a inclusão entre as exigências norte-americanas para o processo da paz do ajustamento das frontei-

ras da Itália. Há que se recordar que a unificação da Itália e sua independência estavam devidamente resolvidas com a ascensão da Casa de Savoy ao trono da Itália. Além disso, contara com o apoio da Grã-Bretanha, que auxiliara os voluntários de Garibaldi e lhes provera escolta naval para a península italiana depois da conquista da Sicília, e com o apoio da França para a entrega à soberania italiana das regiões do Piemonte e da Lombardia, na Conferência de Villafranca, que marcou o fim da guerra franco-prussiana. A região de Veneza, nessa Conferência, fora adjudicada à Áustria e somente foi entregue à Itália em 1866, após as batalhas de Lissa e Königgräff. A inclusão das "fronteiras" da Itália a serem "ajustadas" pode talvez refletir o reconhecimento da importância, na sociedade norte-americana, da imigração italiana.

Há que se recordar, entretanto, que, em 1914, a Itália fizera parte da "Triplice Aliança", sendo, pois, aliada da Alemanha e da Áustria-Hungria em caso de ataque da França à Alemanha. Mas, no início da guerra, a Itália se considerou "desobrigada" de seu compromisso para com a Tríplice Aliança, por ter a Alemanha atacado a França, e adotou uma posição de neutralidade em relação ao conflito. Em 1915, entretanto, a Itália concluiu com os Aliados (Grã-Bretanha, França e Rússia) o Tratado de Londres, em que lhe foi prometida participação na partilha da Turquia e das colônias alemãs na África e no Extremo Oriente, as províncias austríacas de Trentino, Tyrol do Sul, Gorizia e Ístria, o litoral da Dalmácia e controle sobre a Albânia. Em troca, em 23 de maio de 1915, a Itália declarou guerra à Alemanha e à Áustria, aliando-se, portanto, à Grã-Bretanha e à França e atacou as forças do Império Austro-Húngaro nas direções de Trieste e do Tyrol do Sul.

A contribuição italiana à causa dos aliados ocidentais não parece significativa a

ponto de merecer, por parte dos Estados Unidos, um tratamento diferenciado. A ofensiva italiana em direção ao nordeste fora contida pela forte defesa austríaca nos contrafortes dos Alpes, depois de dez batalhas na região do Rio Isonzo, impedindo qualquer projeção italiana em direção a Trieste e à Istria. Em agosto de 1917, entretanto, nova ofensiva italiana, iniciada com a 11ª Batalha de Isonzo, conseguiu sucesso, fazendo com que a Áustria solicitasse apoio alemão para contê-la. Como a Rússia já estava, praticamente, fora da guerra, a Alemanha enviou para o nordeste da Itália seis divisões de exército, que não só contiveram o avanço italiano como fizeram com que, batido e desmoralizado, o exército italiano retrocedesse e só se reorganizasse, defensivamente, na margem do Rio Piave, 15 milhas ao norte de Veneza.

Por ilação, se pode considerar que a grande contribuição italiana à causa dos Aliados ocidentais tenha sido reter, no teatro secundário da Itália, tropas alemãs que, se enviadas para o Teatro Ocidental, teriam reforçado os exércitos alemães que ocupavam território francês e belga.

X. Aos povos da Áustria-Hungria, cujos lugares entre as nações desejamos ver protegidos e garantidos, deverá ser assegurada a mais livre oportunidade de desenvolvimento autônomo.

É interessante a menção, em janeiro de 1918, aos "povos da Áustria-Hungria", parecendo indicar a intenção preestabelecida de fragmentação territorial do Império Austro-Húngaro, de concessão de autonomia para os povos (étnica, religiosa e culturalmente diversificados, mas não identificados no documento) que dele faziam parte e um aceno de "desenvolvimento autônomo" para os estados que resultariam dessa partição. A que "povos" de dife-

rentes etnias e religiões se referiria o texto? A todos os súditos do Império Austro-Húngaro, governados pela dinastia dos Habsburg, a não ser que fosse desmembrado o império e substituído por estados independentes, constituídos por povos das diferentes extrações étnicas (germânica, húngara, polonesa e eslava) e religiosas que habitavam a região.

Pode-se considerar que este Ponto em que eram mencionados, mas não individualizados, os "povos da Áustria-Hungria" correspondia, liminarmente, à partição do Império Austro-Húngaro e ao colapso definitivo da Casa dos Habsburg que, durante séculos, dominara a Espanha e grande parte da Europa Oriental.

Além disso, o Tratado de Brest-Litovsk (fevereiro de 1918), de armistício entre os Poderes Centrais e a Rússia, e a rendição, em 3 de novembro de 1918, da Áustria-Hungria aos Aliados, com a conseqüente assinatura de um armistício, tornariam esse Ponto em mero exercício de retórica: antes mesmo da rendição, os povos de etnia tcheca e eslava haviam declarado sua separação do Império Austro-Húngaro e insistido na criação de um novo estado, que incluiria a província alemã da Boêmia (incorporando, no processo, cerca de 2 milhões de habitantes de extração germânica) – a Tchecoslováquia; a Hungria se separou definitivamente da Áustria, sendo a Transilvânia (província mais oriental do antigo Império) incorporada à Romênia. E a esses novos estados, assim preconizava o documento de Wilson, deveria ser assegurada "a mais livre oportunidade de desenvolvimento autônomo".

XI. A Romênia, a Sérvia e o Montenegro deverão ser evacuados e os territórios sob ocupação a eles restituídos; livre e seguro acesso ao mar deverá ser garantido à Sérvia e as relações entre

os diversos estados balcânicos deverão ser determinadas por meio de aconselhamento amistoso, segundo as linhas estabelecidas de fidelidade e da nacionalidade de cada um; e deverão ser formalizadas garantias internacionais de independência política e econômica aos diversos estados balcânicos.

A evacuação dos territórios da Romênia, da Sérvia e do Montenegro era, claramente, uma exigência inflexível, que deveria constar de qualquer armistício ou tratado de paz que teriam que ser firmados. Mas os Balcãs eram uma "colcha de retalhos" de etnias, culturas e religiões que não poderiam ser "acomodadas" em fronteiras satisfatórias a qualquer delas. E teriam que ser considerados, ainda, os movimentos políticos de conotação étnica, que, há tanto tempo, se digladiavam nessa região – o eslavismo e o servianismo – e que, com tanta facilidade, haviam sido manipulados pelas outras potências européias, especialmente a Rússia, bem como os resquícios, inclusive religiosos, da presença do Império Otomano na região.

E não se poderia deixar de levar em conta a manifesta intenção da Itália de se projetar sobre o litoral da região, que lhe havia até sido prometido pelo Tratado de Londres de 1915. Parecia difícil a implementação, em região tão conturbada, do documento de Wilson, ainda mais que garantia o acesso ao Mar Adriático à Sérvia, o que só poderia ser feito se fossem desconsideradas as "promessas" feitas aos italianos pelo Tratado de Londres de 1915.

Além disso, com a rendição dos exércitos austro-húngaros, em 3 de novembro de 1918, a Romênia ocupou a Transilvânia e a Bessarábia (que, em janeiro de 1918, havia manifestado sua vontade de se incorporar à Romênia); as demais nacionalidades, ao sul da Hungria e a Oeste da Romênia, se uniram

em uma federação não muito rígida, denominada "Reino dos Sérvios, Croatas e Eslovenos", com soberania sobre a Sérvia e o Montenegro (lindeiro ao mar, em região pretendida pela Itália), ao qual aderiram, para salvaguardar sua recente independência do Império Austro-Húngaro, a Dalmácia, a Croácia, a Eslovênia, a Bósnia-Herzegovina, a Macedônia e a Vojvodina, assim englobando os sérvios, croatas e os eslavos do sul (somente em 1929 foi criada, em substituição a esse reino, a Iugoslávia), o que correspondia ao esquecimento da promessa de Wilson de independência política e econômica aos "demais" estados balcânicos.

O crucial problema de definição de fronteiras que fossem aceitáveis a todos os habitantes da região, de diferentes etnias e culturas ficava transferido para os Tratados de Paz que seriam firmados após a guerra, conforme já apontado no Ponto I.

XII. A parte turca do atual Império Otomano deve ter sua soberania assegurada, mas as outras nacionalidades que se encontram sob domínio turco devem receber a garantia de uma vida segura e de uma oportunidade de desenvolvimento autônomo, sem interferência externa; o Dardanellos (estreito) deve ser permanentemente aberto à livre navegação dos navios e ao comércio de todas as nações, o que será internacionalmente garantido por acordos.

Este ponto confrontava, no que dizia respeito às "outras nacionalidades", com o acordo Sykes-Picot, de 1916, que se referia à partilha do Oriente Médio entre Grã-Bretanha e França (e, à ocasião, Rússia) e com as pretensões italianas sobre partes da região (que lhe teria sido prometida pelo Tratado de Londres de 1915). Nesses tratados não eram feitas concessões ou acenos

de "uma vida segura e uma oportunidade de desenvolvimento autônomo, sem interferência externa", mas sim à pura e simples partilha do Oriente Médio entre os Aliados, com o estabelecimento de "mandatos", sem que se cogitasse da existência de povos de diferentes etnias, culturas e, muito em especial, seitas religiosas a gozar dessas "liberalidades". Era evidente que a proposta de Wilson se chocava frontalmente com o interesse dos Aliados e que não seria considerada nas negociações de paz.

O acordo Sykes-Picot dividia a faixa litorânea do Oriente Médio no Mediterrâneo entre a França e a Grã-Bretanha – caberia à França a região da Síria e do Líbano (correspondente à antiga Fenícia), enquanto a Palestina, dominando a parte norte do Canal de Suez, caberia à Grã-Bretanha. Com referência à Península Arábica, a despeito das promessas feitas por D. H. Lawrence para arrastar as tribos árabes à insurreição contra o Império Otomano (aliado das Potências Centrais), não se cogitava de lhe proporcionar a liberdade e independência prometida, mas sim de deixá-la, como a Mesopotâmia, sob administração britânica.

Em relação à faixa litorânea do Mediterrâneo Oriental, as tensões se intensificaram, desde 1917, com o manifesto desejo do Movimento Sionista Internacional (dirigido por Chaim Weizmann e Nahum Sokolow) de pleitear a Palestina como um estado que abrigasse os judeus dispersos pelo mundo.

O Movimento Sionista Internacional não deve ser visto apenas como uma manifestação étnica ou religiosa, mas como uma tentativa de estabelecer, na região em lide, o estado de Israel (ou Sion), o que o tornava um movimento claramente político.

Em 2 de novembro de 1917, um de seus líderes, Lionel Walter Rotschild, recebera do ministro das Relações Exteriores da Grã-Bretanha, Arthur James Balfour, uma carta (que passou a ser conhecida como a De-

claração Balfour), na qual o governo britânico declarava apoiar a criação de um estado na Palestina para abrigar os judeus (o texto original dizia: "the establishment in Palestine of a national home for the Jewish people") – não era essa a pretensão do Movimento, que desejava ver a Palestina transformada em estado judeu.

O texto do documento explicitava que deveriam ser respeitados os direitos civis e religiosos dos palestinos que habitavam a região (o texto especificava: "nothing shall be done which may prejudice the civil and religious rights of existing non-Jewish communities in Palestine"). De posse dessa "Declaração", o movimento sionista fez iniciar um movimento clandestino de migração de judeus para a área em lide.

É possível depreender-se que o governo britânico esperava conquistar o apoio dos judeus, especialmente dos radicados nos Estados Unidos, para o lado dos Aliados e pretendia que o assentamento na Palestina de uma população judia contribuisse para a proteção do Canal de Suez. A Declaração Balfour foi endossada pelos Aliados e incluída nas estipulações previstas para o mandato outorgado à Grã-Bretanha sobre a Palestina, o que foi aprovado, em 24 de julho de 1922, pela Liga das Nações. (fonte: <http://www.britannica>.)

Com referência à abertura do estreito de Dardanellos à livre navegação e ao comércio de todas as nações, foi resolvido que uma comissão anglo-franco-italiana supervisionaria a liberdade de navegação dos estreitos, que era, desde 1807, pelo Tratado de Çarnak, entre a Grã-Bretanha e o Império Otomano, vedada a navios de guerra. (fonte: <http://www.britannica>)

XIII. Será criado um estado polonês independente, constituído pelos territórios habitados por populações de indubitável ascendência polonesa, a ele

assegurado livre acesso ao mar, e cuja independência, política e econômica, e integridade territorial serão protegidos por tratados internacionais.

A planície polonesa sempre fora o caminho natural das hordas provenientes da estepe russa em direção ao Oeste da Europa e das esporádicas projeções de poder da Suécia para o centro da Europa. Como tal, o estado polonês vivera sempre ameaçado, em permanente prontidão contra ameaças externas, e era natural que se preocupasse com a fixação de fronteiras naturais que vedassem, ou dificultassem, o acesso a seu território ou sua utilização como passagem.

Além disso, nas guerras napoleônicas, no fim do século XVIII, a antiga Polônia se aliara à França e, no Congresso de Viena, fora partilhada entre a Prússia, a Rússia e a Áustria, situação em que viveu durante o restante do século XIX e os primeiros anos do século XX.

No período de 123 anos, entre o Congresso de Viena e o término da Primeira Guerra Mundial, em que seu território esteve sob o domínio de seus mais poderosos vizinhos, ocorreram, na Polónia, inúmeras sedições e revoluções contra os estrangeiros que dominavam o país, o que manteve aceso o espírito de uma Polónia livre, ainda que inexistente como estado soberano.

A proposta de Wilson, neste Ponto, pode ser considerada, portanto, como o ponto de partida para o renascimento de um estado polonês independente e soberano, que, é de imaginar, serviria como "estado-tampão", a separar a Alemanha e a Rússia. E era de prever que o "novo" estado se iria empenhar para o estabelecimento de fronteiras que o protegessem de incursões de seus mais poderosos vizinhos.

A promessa de uma saída para o mar ainda iria complicar a situação, eis que o

território necessário a essa saída, bem como o território necessário ao estabelecimento de fronteiras mais seguras, era tradicionalmente ocupado por populações de outras nacionalidades, assim criando, no novo estado, enclaves de nacionais de outros países, o que poderia ser, mais tarde, utilizado para reivindicações territoriais de países vizinhos.

Além de tudo, havia expresso o compromisso de proteção por meio de tratados internacionais (ainda não firmados) da independência política e econômica e da integridade territorial do novo estado, já denotando a postergação, para o futuro, dos problemas territoriais e as dificuldades que decorreriam do amálgama de nacionalidades que habitavam os territórios que seriam anexados ao novo estado.

XIV. Deverá ser criada uma associação geral de nações, fundamentada em acordos internacionais específicos e cujo propósito será proporcionar garantia de independência política e integridade territorial tanto aos grandes quanto aos pequenos estados.

A "associação geral de países", conforme proposta neste Ponto, correspondia a uma entidade cujo propósito seria prover a segurança coletiva, o que significava assegurar a independência política e a integridade territorial dos estados que a ela aderissem por meio de acordos internacionais específicos. Os estados membros se comprometiam a buscar soluções pacíficas para eventuais contenciosos e a participar da proteção dos que, porventura, fossem agredidos.

Há que se registrar, desde logo, que esse conceito trazia em si um compromisso formal dos estados membros com a manutenção de uma situação política que representava um instante temporal da Histó-

ria, em que predominavam os anseios pela cessação de uma guerra de violência até então inaudita – afinal, a Primeira Guerra Mundial fora cognominada “a guerra para acabar com as guerras”. Poderia ser vista essa associação como uma “Convenção de Haia” permanente ou como a continuação do Congresso de Viena, mas que englobasse nações de todo o mundo, um fórum internacional permanente, que se destinasse não a elaborar tratados que regulassem, episodicamente, a condução das guerras, mas em que problemas internacionais fossem debatidos para evitar a eclosão de guerras, que buscasse soluções pacíficas para problemas e objetivos conflitantes entre estados e que dispusesse de vontade (e de poder) para garantir a independência política e a integridade territorial dos estados membros.

Havia nela, subliminar, mas indubitável, uma restrição à soberania individual de estados independentes, que se viam compelidos a garantir a integridade territorial e independência política de outros estados, a despeito de seus próprios interesses e objetivos, o que prenunciava dificuldades (mesmo na euforia do clima então reinante) para sua aceitação por estados que não desejassem seu envolvimento compulsório em problemas que pudessem ocorrer em outras regiões do mundo ou em que os instrumentos internos de poder (Executivo, Legislativo e Judiciário) não se dispusessem a abrir mão de suas prerrogativas institucionais no trato de assuntos internacionais, o que teria que ser debatido internamente, durante o processo de ratificação individual pelos estados e a elaboração dos “acordos internacionais específicos” necessários a sua plena implementação.

O anteprojeto do Estatuto, ou “Pacto”, (*Covenant*) da Liga das Nações foi apresentado por Woodrow Wilson, em 14 de fevereiro de 1919, à Conferência de Paz, reuni-

da em Paris. Nele constavam sugestões que se podem considerar referirem-se mais à auto-determinação e objetivos dos estados que a ele aderissem do que a uma unidade de princípios entre nações independentes.

A intenção de Wilson, conforme se pode depreender de seu pensamento, e de sua personalidade, era conseguir que os ideais de justiça, paz e democracia, **como interpretados por ele**, fossem adotados pelas nações européias, tornando-as mais “perfeitas” (dir-se-ia hoje mais “politicamente corretas”) na visão wilsoniana.

Wilson pretendia, utopicamente, universalizar, entre os estados, os conceitos que ele, pessoalmente, considerava adotados pelos norte-americanos (não todos, por certo), sem considerar a diferença de culturas e de instituições, como a organização política interna, costumes étnicos e religiosos etc. e as ideologias político-econômicas adotadas pelos diferentes estados.

A Liga das Nações seria administrada por uma Assembléia Geral, constituída por representantes de todos os membros, com sede em Genebra, e de um Conselho, constituído por membros permanentes – a Grã-Bretanha, a França, a Itália e os Estados Unidos, por certo – e temporários, escolhidos estes pela Assembléia Geral.

As determinações e decisões a serem implementadas teriam que ser adotadas unanimemente, o que, desde logo, deixava entrever, subliminarmente, a possibilidade de qualquer dos estados membros não assinar e, não comparecendo, ou negando a unanimidade, tornar inócua a decisão – o que corresponderia a um “veto”, com o que seria diminuído o poder político da Liga.

E desde logo se observava faltar à Liga das Nações um componente de força que obrigasse os estados membros ao cumprimento de suas determinações e tivesse, especialmente para aqueles que a ela não ade-

rissem, um efeito coercitivo em suas pretensões desestabilizadoras da situação e princípios que se comprometia, a Liga, a manter – haveria, por certo, a possibilidade de coerção econômica, sanções e embargos, que dificilmente seriam implementados, uma vez que haveria sempre interesses individuais dos estados membros que a elas se oporiam, com o que estariam, de certa forma, aceitando restrições a sua soberania e/ou limitações a seus interesses.

O poder político da Liga das Nações seria ainda mais diminuído, na fase inicial de sua constituição, durante o processo de ratificação pelos estados membros do Pacto da Liga.

A não ratificação do "Covenant" pelos Estados Unidos da América foi a primeira e talvez mais significativa razão para a diminuição da autoridade da Liga das Nações – o Congresso norte-americano não aceitou a possibilidade de interferência exógena em suas decisões referentes à

política exterior e o engajamento automático na implementação das decisões tomadas pela Liga, que considerava prerrogativas suas –, resquícios, talvez, da postura isolacionista que, desde sua independência e até sua entrada na guerra, sustentara. Wilson, principal artífice da Liga das Nações, foi derrotado pelo Congresso e os Estados Unidos não ratificaram o Pacto, assim diminuindo seu poder político.

Outros fatos, nos anos que se seguiram, contribuíram para a perda de poder político da Liga das Nações e sua impossibilidade de impor sanções aos estados membros, em especial aos que não haviam aderido à Liga.

A entrada da Alemanha na Liga das Nações e sua "seleção" como membro do Conselho Permanente, como decorrência do Tratado de Lucarno (1925), provocaram a imediata reação do Brasil, da Polônia e da Holanda, tendo o Brasil, em 1926, se retirado da Liga das Nações.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<RELAÇÕES INTERNACIONAIS> / Os 14 pontos de Wilson /; Acordos /; Liga das Nações /; Estratégia dos Estados Unidos /; Wilson, Woodrow /; História Geral;

Aprende a conhecer a paz da alma, as raízes da tolerância como mandamento supremo.

Iyeyasu Tokugawa
(Vide página 59)

O passeio à Ilha ocorre de quinta a domingo, às 13h, 14h30min e 16h, saindo do cais do Espaço Cultural da Marinha, à Av. Alfred Agache s/nº, na Praça XV.

Informações:

(0xx-21)

2233-9165



O Último Baile da Ilha Fiscal

A orquestra tocava animada. Belas mulheres desfilavam pelo salão, ostentando vestidos suntuosos. Os homens, trajando casacas ou elegantes uniformes, falavam sobre política, histórias de guerra, batalhas navais. Lá fora, o som das ondas do mar complementava os acordes dos violinos. O cenário era perfeito. A Ilha Fiscal, construída com requinte para servir como posto alfandegário, recebia com pompa a oficialidade do encouraçado chileno *Almirante Cochrane*.

Ninguém poderia imaginar que aquele seria o “Último Baile do Império”. Alguns dias depois, era proclamada a República. Uma nova era na História do Brasil se iniciava.

A Ilha fiscal continua sendo um elo entre o presente e o passado. Em 1913 foi adquirida pela Marinha em troca do Vapor *Andrada*. Décadas se passaram e o castelinho, que testemunhou tantos fatos históricos, é hoje uma das principais atrações turísticas do Rio de Janeiro. Aberto à visitação, inclui em seu roteiro o Torreão, a Ala do Cerimonial e exposições permanentes. Venha conhecer este símbolo dos últimos dias do Império, e muito mais, como a participação e os projetos da Marinha na Antártida!

SUBMARINOS NUCLEARES – SONHO OU SOLUÇÃO?*

“Dominar a arte da guerra é fundamental para o Estado.
Conhecê-la bem é questão de vida ou morte, a diferença
entre segurança e ruína.
Em nenhuma circunstância deve ser negligenciada.”

SUN TZU

WILSON JORGE MONTALVÃO
Contra-Almirante (RRm)

SUMÁRIO

Introdução
Grupo dos Quatro
 A China
 A Índia
 Os quatro grandes
O caso do Brasil

INTRODUÇÃO

A arte da guerra naval sempre foi mutante. A adoção de novas táticas, o conhecimento de nova tecnologia e a busca por inovação são elementos definidores do sucesso ou fracasso de uma Armada.

Os exemplos relatados são inúmeros, remontam às primeiras singraduras, quando o homem venceu o medo de enfrentar os mares e os oceanos. Poderiam ser destacados:

- a tática dos romanos, que aliavam o Poder Naval e a força das legiões embarcadas quando do confronto entre as esquadras e a abordagem dos navios inimigos;

* N.R.: Ver também “Submarinos de ataque: nucleares ou diesel-elétricos” na *RMB*, 3º trim/99, p. 127 a 130.

– a evolução da construção naval, que possibilitou a navegação das naus nos oceanos independentemente das direções predominantes dos ventos;

– a eficácia dos artilheiros ingleses comparada à das esquadras espanhola e francesa, o que possibilitou as vitórias britânicas diante dos oponentes do continente, mesmo quando embarcados em navios de menor porte e com menor número de bocas de fogo;

– a tática do Almirante Nelson, que determinou a derrota da Armada francesa e a derrocada de Napoleão;

– a ação dos *U-boats*, que quase estrangulou o apoio logístico dos aliados;

– a atuação dos navios-aeródromos na Segunda Guerra Mundial, que suplantou o poder dos encouraçados, até aquela oportunidade considerados como navios capitais;

– a independência da propulsão nuclear naval, que redundou na maior discrição do submarino; e

– o lançamento de mísseis balísticos por submarinos submersos.

Os senhores da guerra desde cedo entenderam que não era suficiente o domínio terrestre. As possibilidades de comunicação e de sobrevivência de uma cidadela independiam do cerco. Elas eram mantidas se a cidade fosse litorânea ou situada próxima a um rio, uma baía ou a qualquer outro acidente geográfico influenciado pelo meio marinho, se não houvesse uma esquadra para bloquear essa saída.

Esse raciocínio pode ser estendido à adoção da propulsão nuclear naval em submarinos. A capacidade de discrição e de mobilidade alterou todo o equilíbrio

alcançado entre os meios navais. Não eram mais suficientes os equipamentos de detecção sofisticados e as forças bem constituídas, nucleadas em navios-aeródromos com aeronaves de alta qualificação, com armas de grande poder de destruição. O novo meio naval se transformou em poderoso elemento de dissuasão, com a propriedade da efetividade, mesmo sem a certeza de sua presença (vide a Guerra das Malvinas e o equilíbrio na Guerra Fria). A dúvida passa a preponderar. A letalidade desses novos submarinos alcançou níveis

imensuráveis. O alvo não ficou restrito ao mar; a capacidade de lançar submersos mísseis de longo alcance não excluiu mais nenhum abrigo terrestre.

A mobilidade e a permanência intemporal submersa não dependem mais da máquina. A velocidade e a prontidão são características preservadas em sigilo por quem as possui.

É significativo que após mais de 50 anos de atuação, diferentemente do que ocorre em outros setores do conhecimento humano ou no desenvolvimento de equipamentos, a operação de submarinos com propulsão nuclear esteja restrita a algumas poucas nações, que não por acaso têm as Marinhas mais bem preparadas e estão entre as nações com maior poder econômico. Se considerarmos a efetividade do meio, esse número se torna mais reduzido, sendo mais seletivo do que qualquer outro grupo, não importando qual aspecto esteja se considerando: econômico, social, científico, tecnológico etc.

O importante a destacar é que, mesmo com toda a assistência da Rússia, o programa nuclear chinês, após mais de 30 anos, ainda não pode se equiparar aos dos demais componentes do Grupo

GRUPO DOS QUATRO

Os Estados Unidos, a Rússia, a Grã-Bretanha e a França têm mantido uma hegemonia ao longo do tempo que não se prevê a curto prazo possa ser conflitada ou discutida.

A China

A China está prestes a ingressar no clube, após inúmeras tentativas de acertos e erros. Seu programa, que contou com um apoio muito grande da então União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS), teve início no final da década de 50. Apesar desse apoio, a construção do submarino Classe *Xia* (Projeto 092), iniciada em 1971 e concluída em 1988, nunca apresentou resultado operacional. Só na década de 90, a Marinha chinesa passou a contar com três submarinos Classe *Han*, que são oito metros mais longos do que o primitivo projeto 092 e estão equipados com um moderno sistema de combate.

Atualmente, somente duas unidades estão operando.

O programa continua ativo com outros projetos em prosseguimento, levando a supor que, apesar das dificuldades, no período de 2010-2020 a Força Naval chinesa contará com dez submarinos, quatro com capacidade de lançamento de mísseis balísticos e seis de ataque.

Esses novos projetos prevêem submarinos com cerca de 107 metros de comprimento, 6.000 toneladas de deslocamento quando submersos e propulsados por dois reatores que fornecerão 20.000 HP no eixo. Eles estarão aptos a lançar mísseis, torpedos e minas por quaisquer dos seus seis tubos da proa.

O importante a destacar é que, mesmo com toda a assistência da Rússia, o programa nuclear chinês, após mais de 30 anos,

ainda não pode se equiparar aos dos demais componentes do Grupo.

A Índia

A Índia é outra nação que luta por ingressar no seletivo grupo. Seu programa Veículo de Tecnologia Avançada (ATV em inglês), iniciado em 1974, ainda não apresentou resultado que pudesse alterar o quadro atual das Marinhas com propulsão nuclear.

Com a participação efetiva de cientistas e técnicos russos envolvidos nas diversas fases do programa, há possibilidade de que o primeiro submarino indiano com propulsão nuclear, com 9.400 toneladas de deslocamento quando submerso e 124 metros de comprimento, possa estar operacional em 2009, caso

concretize-se o lançamento em 2006-2007. Esse meio teria a possibilidade de múltipla atuação: lançador de míssil balístico, ataque e operações especiais.

Se houver sucesso nessa empreitada, será válido supor que a frota indiana contará com quatro novos submarinos até o ano de 2020.

**Não podemos nos
apequenar. O País tem
obrigação de preservar
suas riquezas do meio
marinho**

Os quatro grandes

As demais nações – Estados Unidos, Grã-Bretanha, Rússia e França – continuarão a ter a supremacia desse meio naval, apesar das notícias que revelam uma certa desaceleração nos programas de construção. O boato de descontinuidade dos programas levados a cabo nesses países não deve ser considerado, pois, mesmo se houver confirmação das previsões hoje apresentadas, os totais de submarinos com propulsão nuclear no mundo seriam, em 2020, 40 com capacidade de lançar mísseis balísticos (SSBN) e 102 de ataque (SSN), assim distribuídos:

	SSBN/SSN		
	2002	2010	2020
EUA	18/53	14/66	14/66
Rússia	12/29	9/26	10/16
GB	4/11	4/9	4/8
França	4/6	4/6	4/6
China	1/2	2/3	4/6
Índia	0/0	0/0	4/0
	39/101	34/110	40/102

Como pode ser inferido, essa força crescerá qualitativamente e será preponderante no poder naval, no decorrer do presente século, com o balanço do poder pendendo para o lado ocidental.

Em razão dos custos envolvidos, é previsível que o número dos submarinos de ataque ou de ação pontual decline em relação ao total hoje existente; deverá haver preferência pela construção de submarinos com multipropósito, como o pretendido pela Índia. Essa característica é mais destacada se considerarmos a possibilidade de outras nações desenvolverem programas autóctones ou mesmo optarem pela adoção de propulsão diferenciada, tais como utilização de baterias com maior capacidade ou sistemas de motorização com independência do ar.

O CASO DO BRASIL

Como conclusão caberiam algumas palavras sobre o programa de propulsão nuclear naval brasileiro, que por razões financeiras não apresenta um resultado mais consistente, apesar dos avanços verificados no desenvolvimento do ciclo de combustível e do projeto do reator. Poucas ve-

zes se viu um programa considerado por todos que já tiveram a oportunidade de conhecê-lo como importante e fundamental para a Defesa Nacional ser tão pouco aquinhoado com recursos. É conflitante e de difícil entendimento vê-lo restrito aos recursos orçamentários destinados ao Comando da Marinha, considerando os valores necessários para sua concretização, se comparados com as contrapartidas de domínio da arte da guerra e de segurança para a Defesa Nacional.

Se só a capacitação de construção de um submarino com propulsão nuclear representa uma vitória da tecnologia nacional, o que não dizer do arraste tecnológico que tal atividade produz, não se restringindo, exclusivamente, ao setor militar?

Como exemplos dessa dualidade, poderiam ser citados: a geração de energia elétrica, o desenvolvimento de novos materiais, a produção de radioisótopos para a medicina, a irradiação de alimentos para conservação etc.

Ressalte-se que todo esse avanço conseguido não contou com o mínimo apoio de nação estrangeira, como ocorreu nos demais países, com exceção dos Estados Unidos e da Rússia.

A infra-estrutura hoje existente no País é cada vez mais dependente da capacitação alcançada pela Marinha no desenvolvimento do Programa de Propulsão Nuclear Naval. Esse espectro é tão grande que permite promovê-lo não como uma necessidade exclusiva da Força Naval, mas sim como anseio nacional, em mesmo nível de outros programas importantes para o desenvolvimento social e econômico do Brasil e, mais importante, para a Defesa Nacional.

Transformar o sonho em realidade é uma opção, pois só assim poderemos almejar melhor posição no cenário internacional. O Brasil não deve perder a oportunidade, pois muitos sacrifícios já foram exigidos e realizados. Não há como desprezá-la.

Mais cedo ou mais tarde, haveremos de nos confrontar com novos chamamentos da sociedade e, assim como ocorreu no passado (guerras da consolidação da Independência, embates no período imperial, participação nas duas guerras mundiais), não será possível nos furtarmos a ocupar posição na linha de frente.

Não podemos nos apequenar.

O País tem obrigação de preservar suas riquezas no meio marinho.

Muito se fala sobre a Amazônia; entretanto esquece-se um espaço físico no oceano que aumenta nossa soberania em mais de 3 (três) milhões de quilômetros quadrados.

Ali estão riquezas exploradas, tais como as plataformas petrolíferas (hoje com contribuição de mais de 80% do explorado no País) e as bacias pesqueiras, e as inexploradas, que nada ficam a dever àquelas existentes no Oceano Verde. Se acrescentarmos que mais de

70% da população nacional e do poder econômico e cultural do País estão a menos de 300 quilômetros das praias, esse tesouro ganha grande expressão econômica e social.

Como defendê-lo? Eis a questão.

CONCLUSÃO

A decisão de construir ou não um submarino com propulsão nuclear deve ser da Nação; a capacidade de saber construí-lo é uma obrigação que temos que assumir com essa mesma Nação para mantê-la livre, coesa e defendida para as futuras gerações.

O desenvolvimento de nova tecnologia de propulsão naval – independência do ar, baterias com maior capacidade e durabilidade – não deve ser justificativa para o não prosseguimento ou a desaceleeração do Programa de

Propulsão Nuclear Naval. Prioritariamente, temos que transmitir credibilidade e perseverança no desenvolvimento de tecnologia de ponta, caso contrário seremos vistos como eternos nômades enganados com miragem de oásis que nunca se torna realidade.

O País só terá futuro se preservar as conquistas do passado e mantê-las no presente. O esforço desenvolvido por tão insígnios brasileiros, inclusive em foros internacionais, não pode ser olvidado.

Concretizar o sonho de ter capacidade de construir um submarino com propulsão nuclear será a solução para a defesa do nosso vasto território marítimo. Para tanto é necessário que, semelhante às ações adotadas pelos

O País só terá futuro se preservar as conquistas do passado e mantê-las no presente

governos do Grupo dos Quatro, o Programa de Propulsão Nuclear Naval seja adotado como um anseio nacional e

não fique restrito aos poucos recursos orçamentários destinados ao Comando da Marinha.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> /; Submarinos /; Submarino nuclear /; Energia nuclear;

A vida é como uma longa viagem, de cabeça vergada por pesada carga: dirige os teus passos devagar, com constância e sabedoria, assim tropeçarás menos quando ela te pesar.

Iyeyasu Tokugawa
(Ver página 59)

PRÊMIO REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

O Professor Eduardo Ítalo Pesce recebeu, em 20 de dezembro último, o *Prêmio Revista Marítima Brasileira* do ano de 2002. Dentre os artigos do período de 1999 a 2001, o trabalho "Forças Armadas, Estado e sociedade", publicado na edição do 1º trimestre de 1999 da *Revista Marítima Brasileira*, foi considerado o merecedor do prêmio. A medalha e o respectivo diploma foram entregues ao autor em cerimônia realizada no auditório do Museu Naval.

Instituído em 1907 pelo Decreto nº 6.510, o Prêmio tem o propósito de estimular o estudo e a pesquisa de assuntos técnico-navais, sendo concedido pela Marinha do Brasil desde 1910 ao autor do trabalho que, publicado na *Revista Marítima Brasileira*, for considerado de maior utilidade para a instituição. A partir de 1950, o Prêmio *RMB* passou a ser concedido a cada três anos.



Professor Pesce quando condecorado com a medalha Mérito Tamandaré

EDUARDO ÍTALO PESCE

Colaborador assíduo da *RMB*, o Professor Eduardo Ítalo Pesce exerce desde 1989 a função de coordenador administrativo do Projeto Especial de Desenvolvimento de Inteligência e da Criatividade (PEDIC) da Universidade Estadual do Rio de Janeiro (UERJ), cumulativamente com a de professor do Centro de Produção da UERJ, esta desde 1979.

Anteriormente, exerceu os cargos de professor associado de Língua Inglesa I e II na antiga Faculdade de Filosofia,

Ciências e Letras da Universidade Veiga de Almeida, de 1983 a 1986, e professor de Língua Inglesa na rede da Secretaria Municipal de Educação do Rio de Janeiro, de 1985 a 2000.

Sua formação acadêmica iniciou-se em 1977 com a didática especial da língua inglesa, seguindo-se a licenciatura em Pedagogia com habilitação em Administração Escolar na UERJ em 1982 e especialização *latu sensu* em Relações Internacionais também na UERJ, esta em 1989.

O Professor Ítalo Pesce publicou o livro *De costas para o Brasil: A Marinha oceânica do século XXI* (RJ, Ed. do autor, 2002) e cerca de 150 artigos em publicações especializadas em Defesa, no Brasil e no exterior. Atualmente é colaborador freqüente do jornal *Monitor Mercantil*, da *RMB* e da revista *Segurança & Defesa*.

Devem ser ressaltadas em seu currículo várias outras atividades, tais como: idealizador e atual vice-presidente do Instituto de Defesa Nacional (IDEN) desde 2000; membro fundador do Centro Brasileiro de Estudos Estratégicos (CEBRES) desde 1981; membro associado do United States Naval Institute desde

1975 e membro da Sociedade Amigos da Marinha, da qual foi diretor cultural (seção do Rio de Janeiro) no triênio 1996-1999.

Foi agraciado com as medalhas Amigos da Marinha (1995) e Mérito Tamandaré (dezembro de 2000) e recebeu menção honrosa no Prêmio *Revista Marítima Brasileira* referente ao triênio 1997-1999 pelo trabalho "Reflexões sobre a capacidade aérea embarcada das Forças Navais brasileiras", publicado no 4º trimestre de 1999.

A *Revista Marítima Brasileira* cumprimenta o Professor Eduardo Ítalo Pesce pelo prêmio e sente-se honrada em ter publicado vários textos de sua autoria, a seguir listados:

ARTIGOS PUBLICADOS DA RMB DO PROFESSOR PESCE

MATÉRIA	LOCALIZAÇÃO
AEW orgânico para a Marinha do Brasil	(3t2001p75-77,AR)
Asas da Marinha do Brasil rumo ao século XXI	(4t1998p15-26,AR)
Aviação na Marinha italiana	(2t1988p79-98,AR)
Capacidade aérea das Forças Navais Brasileiras	(4t1994p69-75,AR)
Construção de submarinos no Brasil	(2s1991p301-301,RR)
Defesa nacional no século XXI	(1t1999p276-276,RR)
Do T-28 ao <i>Super Tucano A-29</i>	(3t1996p73-77,AR)
Estado brasileiro e a defesa nacional	(4t1996p139-147,AR)
Estado brasileiro e defesa nacional no mundo pós-bipolar	(3t1994p71-80,AR)
Forças Armadas e controle civil	(2t1994p67-71,AR)
Forças Armadas e Ministério da Defesa	(2t1993p266-266,RR)
Forças Armadas, Estado e sociedade	(1t1999p93-108,AR)
Forças Armadas: Para quê?	(1s1992p302-302,RR)
Formação de aviadores navais: uma opinião	(4t2001p133-135,AR)
Índia, uma lição estratégica	(1t2001p145-146,AR)
Investimentos no setor de defesa	(4t1999p275-275,RR)
Lançamento de A marinha oceânica do século XXI.	(2t2002p288-288,NO)
Navio-aeródromo <i>made in</i> Brasil	(3t1999p187-187,RR)
Necessidade de uma marinha oceânica	(1t2001p270-270,RR)
Nova concepção estratégica militar para o Brasil	(2t1993p215-229,AR)

MATÉRIA	LOCALIZAÇÃO
Nuclearização das Forças Armadas Polícias completas Preenchendo a lacuna Reflexões sobre a capacidade aérea embarcada das Forças Navais Brasileiras	(3t1999p212-212,RR) (2t2001p163-165,AR) (3t1990p63-68,AR) (3t1989p135-152,MP)
Reflexões sobre a defesa nacional - I Reflexões sobre a defesa nacional - II e III Reflexões sobre capacidade aérea da Força Naval brasileira Sobreviver é preciso Submarinos de ataque: nuclear ou diesel-elétricos Uma classe de navio-aeródromo para a Marinha do Brasil Uma Força Naval oceânica	(3t1993p271-271,RR) (2t1994p241-241,RR) (2s1991p55-70,AR) (2s1991p300-300,RR) (3t1999p127-130,AR) (2t2000p171-192,AR) (3t2000p309-309,RR)

RELAÇÃO DOS AUTORES DISTINGUIDOS COM O PRÊMIO REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA (1910-1998)

- 1910 – Capitão-de-Mar-e-Guerra Francisco Radler de Aquino
 1911 – Capitão-de-Fragata Raul Tavares
 1912 – Capitão-de-Corveta Luiz Autran de Alencastro Graça
 1926 – Capitão-de-Fragata Américo Vieira de Melo
 Capitão-de-Fragata Tibúrcio Marciano Gomes Carneiro
 1927 – Capitão-de-Mar-e-Guerra Otávio Perry
 1928 – Contra-Almirante Conrado Heck
 1929 – Capitão-Tenente (Ref^o) José Augusto Vinhaes
 1930 – Capitão-de-Corveta Otávio Perry
 1935 – Capitão-Tenente Oswaldo Alvarenga Gaudio
 1947 – Capitão-de-Mar-e-Guerra Álvaro Alberto da Motta e Silva
 1950 – Capitão-de-Mar-e-Guerra Daniel dos Santos Parreira
 1953 – Capitão-de-Mar-e-Guerra Paulo Antônio Telles Bardy
 1956 – Capitão-de-Fragata Francisco de Souza Maia Júnior
 1959 – Capitão-de-Mar-e-Guerra Helio Leoncio Martins
 1962 – Capitão-de-Mar-e-Guerra (IM) Francisco Ferreira Netto
 1971 – Capitão-de-Fragata Mário César Flores
 1974 – Capitão-de-Fragata Roberto Luiz Fontenele Lima
 1977 – Capitão-de-Mar-e-Guerra (EN) José Luiz Lunas de Mello Massa
 1980 – Contra-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal
 1983 – Contra-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal
 1986 – Vice-Almirante (RRm) Armando Amorim Ferreira Vidigal
 1989 – Almirante-de-Esquadra Mário César Flores
 1992 – Vice-Almirante (RRm) Armando Amorim Ferreira Vidigal
 1995 – Capitão-de-Corveta (IM) Agostinho Santos do Couto
 1998 – Vice-Almirante (Ref^o) Armando Amorim Ferreira Vidigal
 2001 – Vice-Almirante (Ref^o) Armando Amorim Ferreira Vidigal

PRÊMIO REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

(Republicação)

FORÇAS ARMADAS, ESTADO E SOCIEDADE

“Quando as Forças Armadas não têm finalidade dentro de uma Doutrina Militar, não faltam grupos políticos ou econômicos dispostos a levá-las para as finalidades que não correspondem à sua natureza, à sua organização e à sua instrução.”

Marechal Humberto de Alencar Castelo Branco, 1957

EDUARDO ÍTALO PESCE**
Professor

RESUMO

As relações civis-militares, nos principais países ocidentais, aproximam-se do paradigma descrito por Samuel P. Huntington em *The soldier and the State*. (O soldado e o Estado).

No Brasil, o descaso em relação à defesa nacional dificulta o profissionalismo militar e o controle civil das Forças Armadas. O controle civil subjetivo visa à maximização do poder civil, ainda que ao custo da redução da eficácia militar; o controle civil objetivo visa à maximização do profissionalismo militar, a fim de obter segurança militar.

Numa sociedade democrática e politicamente organizada, a finalidade das relações civis-militares é a obtenção e manutenção do controle civil objetivo. A redução do poder político dos militares está associada ao reconhecimento do profissionalismo militar autônomo. A função da profissão militar é fortalecer a segurança militar do Estado, e a ética profissional militar é realista e conservadora.

O liberalismo, o marxismo e o fascismo são ideologias antimilitares.

Quando a ideologia predominante na sociedade é antimilitar, a aquisição de poder pelos militares exige o sacrifício de seu profissionalismo.

Na ausência de ameaças externas visíveis, o Brasil deve resistir às pressões externas e internas no sentido de envolver suas Forças Armadas em operações antidrogas, e concentrar seus esforços na construção de uma capacidade de dissuasão militar crível, bem como de um sistema balanceado (equilibrado) de relações civis-militares.

*Apud. Murillo Santos, *O caminho da profissionalização das Forças Armadas* (Rio de Janeiro: INCAER/Gráfica Ed. do Livro, 1991), p. 149.

** Trabalho apresentado à RMB em março de 1999.

SUMÁRIO

Introdução
Estado e Forças Armadas
Modalidades de controle civil
Poder, ideologia e autoridade
Padrões de relações civis-militares
Ética profissional militar
Ideologias predominantes
Em busca de um modelo brasileiro
Tipos da estrutura militar
Funções da estrutura militar
Forças Armadas permanentes
Pluralismo estratégico
Hipóteses de emprego
Conclusão
Anexo

INTRODUÇÃO

No dia 19 de novembro de 1998, realizou-se a última reunião do Grupo de Trabalho Interministerial (GTI) que tratou da criação do Ministério da Defesa — constituído pelos ministros das três forças singulares (Marinha, Exército e Aeronáutica), pelos chefes do Estado-Maior das Forças Armadas (EMFA), da Casa Civil e da Casa Militar, pelo ministro das Relações Exteriores e pelo chefe da Secretaria de Assuntos Estratégicos (SAE). Logo após a reunião, o presidente da República encaminhou ao Congresso Nacional uma Proposta de Emenda Constitucional (PEC) e um Projeto de Lei Complementar (PLC), a fim de viabilizar a criação da pasta da Defesa, em substituição às quatro pastas militares existentes. No início de janeiro, o ex-líder do governo no Senado, Elcio Álvares, tornou-se o primeiro titular do Ministério da Defesa. A estrutura do novo ministério será implantada progressivamente, após a aprovação de sua criação pelo Congresso.

Afirma-se que a criação do Ministério da Defesa no Brasil é uma rendição às pressões norte-americanas no sentido de envolver nossas Forças Armadas na repressão direta do narcotráfico, em detrimento de sua destinação básica de defesa nacional. Na realidade, ao propor que as Forças Armadas dos países latino-americanos sejam empregadas em atividades assistenciais ou de segurança interna (combate ao narcotráfico e ao crime organizado), o governo norte-americano adota uma política de “dois pesos e duas medidas”, em desacordo com os princípios e as normas que sempre orientaram as relações civis-militares em seu próprio país.

Nos Estados Unidos e nos demais países do “Primeiro Mundo”, as relações civis-militares aproximam-se do paradigma descrito na teoria desenvolvida há mais de 40 anos por Samuel P. Huntington, em *The Soldier and the State*.¹ Tal teoria baseia-se em dois pressupostos metodológicos:

a) que as relações civis-militares, em qualquer sociedade, devem ser estudadas

¹ A primeira edição é de 1957. Cf. edição brasileira: Samuel P. Huntington, *O Soldado e o Estado: Teoria e Política das Relações entre Civis e Militares* (Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1996), 548 pp. As citações foram traduzidas diretamente da edição em língua inglesa: Cf. Huntington, *The Soldier and the State: The Theory and Politics of Civil-Military Relations* (Cambridge/London: Belknap/Harvard, 1985), 534 pp.

como um sistema de elementos interdependentes; e

b) que, partindo de certas premissas relativas à natureza e à finalidade das instituições militares, é possível definir, de forma abstrata, um tipo particular de equilíbrio (denominado “controle civil objetivo”), que maximiza a segurança militar.²

No Brasil, o descaso da sociedade em relação à defesa nacional vem prejudicando seriamente o exercício do profissionalismo militar e dificultando o efetivo controle civil sobre as Forças Armadas. Esperamos que a criação do Ministério da Defesa possa contribuir para a reversão de tal quadro. Huntington já advertia que “algumas sociedades podem ser inerentemente incapazes de prover eficazmente sua própria segurança militar”.³ Numa era de ameaças contínuas, tais sociedades seriam incapazes de sobreviver. O presente trabalho procura analisar a validade do paradigma teórico de Huntington para o contexto brasileiro, visando à manutenção de uma capacidade militar crível, capaz de dissuadir possíveis ameaças à soberania e aos interesses nacionais do Brasil no século XXI.

ESTADO E FORÇAS ARMADAS

Harold Lasswell classifica a posição das Forças Armadas perante o Estado e a sociedade em quatro modelos: **profissional** (voltado para a segurança externa), **pretoriano** (ênfase na segurança interna, atuando como “poder moderador”), **militarista** (que corresponde a uma ditadura militar

corporativa) e **cesarista** (a serviço de uma ditadura pessoal).⁴ As Forças Armadas profissionais são características dos países desenvolvidos e politicamente estáveis, enquanto que no “Terceiro Mundo” predominam os modelos pretoriano, militarista e cesarista. Segundo o general Octávio Costa, há ainda um quinto modelo: o das Forças Armadas cívico-sociais (voltadas para as “atividades subsidiárias”), próprio de países inexpressivos ou pequenos, que aceitam a condição de “satélites” de potências hegemônicas.⁵

As intervenções militares na política interna, nos países em desenvolvimento, foram analisadas por Huntington nos anos 60, em *Political Order in Changing Societies*.⁶ Nesta obra, afirmou: “As explicações de ordem militar simplesmente não explicam as intervenções militares. O fato é que as intervenções militares são apenas uma manifestação específica de um fenômeno mais amplo nas sociedades subdesenvolvidas: a politização geral das forças e instituições sociais.”⁷ A este fenômeno, deu o nome de **pretorianismo**, e as sociedades onde o mesmo ocorre foram denominadas **sociedades pretorianas**. O paradigma pretoriano é, na verdade, um caso particular da teoria de relações civis-militares de Huntington, como veremos adiante.

MODALIDADES DE CONTROLE CIVIL

Huntington define duas modalidades de controle civil sobre as Forças Armadas: o

2 Cf. Huntington, *The Soldier and the State*, p. viii.

3 Huntington, *Op. cit.*, p. 2. A síntese teórica a seguir baseia-se, na ausência de indicação específica, em *Op. cit.*, pp. 80-97. Cf. também: Eduardo Italo Pesce, “Forças Armadas e controle civil”, *Revista Marítima Brasileira* 114 (4/6): 67-71, Rio de Janeiro, abr./jun. 1994.

4 *Apud*. Huntington, *Op. cit.*, p. 11 *et passim*.

5 Cf. Pesce, “Forças Armadas e Defesa Nacional”, *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 22/12/98, p. 11.

6 Cf. edição brasileira: Huntington, *A Ordem Política nas Sociedades em Mudança* (São Paulo: Forense-Universitária/Ed. USP, 1875), 496 pp. A primeira edição em inglês é de 1968.

7 Huntington, *Op. cit.*, p. 206. Citação do texto em português.

controle civil **subjetivo**, que procura maximizar o poder civil, ainda que às custas da eficácia militar, e o controle civil **objetivo**, que maximiza o profissionalismo militar como forma de assegurar a eficácia da defesa nacional, sem riscos para a democracia e os demais valores da sociedade. A modalidade objetiva do controle civil "...é aquela distribuição de poder entre os grupos militares e políticos, que mais conduz à emergência de atitudes e comportamentos profissionais entre os membros do corpo de oficiais", afirma.⁸

O controle civil objetivo (subordinação às instituições) procura "militarizar os militares", tornando-os um instrumento do Estado, enquanto que o controle civil subjetivo (subordinação a grupos civis) procura "desmilitarizar os militares", introduzindo comportamentos civis entre os mesmos e tornando-os um espelho do Estado. Segundo Huntington, a visão das relações civis-militares baseada na crença de que a liderança militar e as instituições militares devem refletir as atitudes e características da sociedade civil denomina-se "fusionismo". **A teoria fusionista** nega a especialização funcional dos militares.⁹

Historicamente, a demanda por controle civil objetivo é oriunda dos integrantes da profissão militar, e a demanda por controle civil subjetivo advém de grupos políticos que procuram maximizar seu próprio poder em assuntos militares. O controle civil objetivo torna indispensável que os militares se dediquem inteiramente à sua especialidade profissional: **a conduta da guerra**. O emprego das Forças Armadas em tarefas que não lhes são próprias é típico do controle civil

subjetivo e resulta na politização progressiva das instituições militares. A neutralidade política dos militares, portanto, é resultado de sua dedicação exclusiva à defesa nacional. A politização dos militares, resultante do envolvimento na segurança interna e em ações de caráter cívico-social, acabará por beneficiar algum grupo civil.

PODER, IDEOLOGIA E AUTORIDADE

Para Huntington, a finalidade das relações civis-militares, numa sociedade democrática e politicamente organizada, é a obtenção e manutenção do controle civil objetivo. As condições capazes de maximizar o profissionalismo militar e o controle civil ob-

jetivo dependem da relação entre os dois níveis das relações civis-militares. No nível de **poder**, considera-se o poder dos militares relativamente ao dos grupos civis da sociedade. No de **ideologia**, a compatibilidade entre a ética profissional militar e as ideologias predominantes na sociedade. Já o padrão de autoridade nas relações civis-militares depende do nível, da unidade e do

alcance relativos da autoridade dos grupos militares e civis.

O nível de autoridade depende da posição que o grupo ocupa na hierarquia de autoridade governamental. O **controle civil vertical** é exercido pelo rebaixamento do nível relativo de autoridade dos militares. Este nível corresponde a uma das quatro situações abaixo:

- **soberania militar**, quando as outras instituições governamentais subordinam-se à instituição militar;

A neutralidade política dos militares, portanto, é resultado de sua dedicação exclusiva à defesa nacional

8 Huntington, *The Soldier and the State*, p. 83.

9 Cf. Huntington, *Op. cit.*, pp. 350-354.

- **independência militar**, quando existem duas estruturas paralelas de autoridade, uma militar e outra civil;

- **acesso direto ao soberano**, quando os militares subordinam-se diretamente ao chefe de Estado;

- **controle ministerial**, quando as Forças Armadas subordinam-se a um ou mais ministros civis.¹⁰

A **unidade de autoridade** de um grupo depende do grau em que este é estruturalmente unificado, em relação aos demais. Desse modo, a existência de um chefe militar único (ministro da Defesa fardado ou superchefe de Estado-Maior) aumentará a autoridade dos militares, em relação a outras instituições governamentais. Por sua vez, o **alcance de autoridade** de um grupo depende da variedade e do tipo de valores sobre os quais este é autorizado a exercer poder. Quando os militares opinam livremente sobre política interna ou controlam atividades de natureza civil, aumenta o alcance relativo de sua autoridade. O **controle civil horizontal** é exercido pela limitação da amplitude de autoridade dos militares.

PADRÕES DE RELAÇÕES CIVIS-MILITARES

Ainda na concepção de Huntington, o relacionamento mútuo entre poder político, profissionalismo e ideologia torna teoricamente possíveis cinco padrões de relações civis-militares:

1. *Ideologia antimilitar, alto poder político dos militares e baixo profissionalismo* (Exemplos: América Latina, Alemanha durante a Primeira Guerra Mundial e Estados Unidos na Segunda Guerra Mundial).

2. *Ideologia antimilitar, baixo poder político dos militares e baixo profissionalismo* (Exemplos: União Soviética e Alemanha nazista).

3. *Ideologia antimilitar, baixo poder político dos militares e alto profissionalismo* (Exemplo: EUA antes da Segunda Guerra Mundial e durante a Guerra Fria).

4. *Ideologia pró-militar, alto poder político dos militares e alto profissionalismo* (Exemplos: Prússia e Alemanha no final do século XIX e Israel atual).

5. *Ideologia pró-militar, baixo poder político dos militares e alto profissionalismo* (Exemplo: Grã-Bretanha no século XX).¹¹

Os padrões 3, 4 e 5 de relações civis-militares permitem controle civil objetivo, com altos níveis de profissionalismo militar, enquanto que os padrões 1 e 2 pressupõem controle civil subjetivo (mesmo no caso de ditaduras supostamente militares), com baixos níveis de profissionalismo. O controle civil não é, embora possa parecer, exclusividade das democracias. Ainda que o controle civil objetivo seja típico de uma sociedade democrática, o controle civil subjetivo não é exclusivo de nenhum regime de governo.¹²

Não deixa de surpreender a inclusão dos Estados Unidos, durante a Segunda Guerra Mundial, no padrão 1 (característico dos países do "Terceiro Mundo").¹³ O Brasil situa-se ainda neste padrão, mas acreditamos que poderá evoluir para o padrão 3 — se as Forças Armadas brasileiras puderem dispor das condições necessárias ao exercício do profissionalismo militar.

Os dois últimos correspondem a países onde o nível de ameaça contínuo é elevado, ou a ideologia predominante compatível com os valores do ideário militar — o que, decididamente, não é o caso do Brasil.

10 *Op. cit.*, pp. 85-87.

11 *Op. cit.*, pp. 96-97.

12 *Cf.* Huntington, *Op. cit.*, p. 82.

13 *Cf.* Huntington, *Op. cit.*, pp. 315-344.

ÉTICA PROFISSIONAL MILITAR

“A essência do controle civil objetivo é o reconhecimento do profissionalismo militar autônomo; a essência do controle civil subjetivo é a negação de uma esfera militar independente”, afirma Huntington.¹⁴ A redução do poder político dos militares e o aumento do profissionalismo das Forças Armadas estão ligados ao reconhecimento de uma esfera profissional autônoma — isto é, de uma **profissão militar** caracterizada pela competência técnica, pela responsabilidade e pelo espírito corporativo (como ocorre com as chamadas “profissões liberais”). A função da profissão militar é o fortalecimento da segurança militar do Estado.

Huntington considera o dia 6 de agosto de 1808 a “data de nascimento” da profissão militar. Nesse dia, o governo da Prússia emitiu um decreto que definia, com clareza inequívoca, o padrão básico do profissionalismo militar. Este decreto abolia as distinções de classe anteriormente existentes e estabelecia como únicos títulos a dar direito a uma patente de oficial a educação e o conhecimento profissionais, em tempo de paz, e a bravura e percepção exímias, em tempo de guerra.¹⁵ A profissão militar é exclusiva dos oficiais, uma vez que as praças exercem um mero ofício especializado. O oficialato militar é uma profissão dedicada ao serviço do Estado, e a ética profissional militar é assim caracterizada por Huntington:

“A ética militar enfatiza a permanência, a irracionalidade, a fraqueza e o mal na natureza humana. Destaca a supremacia da sociedade

sobre o indivíduo e a importância da ordem, da hierarquia e da divisão de funções. Destaca a continuidade e o valor da história. Aceita o Estado-nação como a forma mais avançada de organização política e reconhece a probabilidade contínua de guerras entre Estados-nações. Enfatiza a importância do poder nas relações internacionais e alerta contra os perigos para a segurança do Estado. Afirma que a segurança do Estado depende da criação e manutenção de poderosas forças militares. Insiste na limitação da ação estatal aos interesses diretos do Estado, na restrição de compromissos extensos e na natureza indesejável de políticas belicosas ou aventureiras. Afirma que a guerra é o instrumento da política, que os militares são os servos do estadista e que o controle civil é essencial ao profissionalismo militar. Exalta a obediência como a mais alta virtude dos militares. A ética militar é portanto pessimista, coletivista, com inclinação histórica, orientada para o poder, nacionalista, militarista, pacifista e instrumentalista em sua visão da profissão militar. É, em suma, realista e conservadora.”¹⁶

Fica claro, portanto, que a neutralidade política dos militares não significa que estes sejam apolíticos ou desprovidos de ideologia (ver quadro esquemático em anexo). Huntington afirma que o **realismo conservador** é a ideologia militar por excelência (isto é, a que tem maior afinidade com a ética profissional militar), e esclarece que o termo “conservador” corresponde ao pensamento político de Edmund Burke.¹⁷ Afirma também que o liberalismo, o marxismo e o fascismo são ideologias **antimilitares** (isto é, contrárias à

14 Cf. Huntington, *Op. cit.*, p. 83.

15 Cf. Huntington, *Op. cit.*, p. 30-31.

16 Huntington, *Op. cit.*, p. 79.

17 Huntington utiliza os termos “conservador” e “liberal” em seu sentido original. A tradição conservadora norte-americana teve em Alexander Hamilton um de seus principais expoentes. Atualmente, nos Estados Unidos, os adeptos do liberalismo empresarial, inspirado em Herbert Spencer, é que são chamados “conservadores”, enquanto que os defensores do *welfare state* denominam-se “liberais”. Houve, portanto, uma inversão de sentido.

ética militar), e que, ao assumirem posições políticas ou cargos no governo, os militares abandonam seu ideário profissional e assimilam a ideologia predominante na sociedade.¹⁸ Um fator decisivo, que possibilita o desenvolvimento do profissionalismo militar, é a existência de uma única fonte legítima de autoridade sobre as Forças Armadas. Nas sociedades onde existe conflito de ideologias constitucionais ou de lealdade governamental, o profissionalismo torna-se difícil ou impossível de alcançar.¹⁹

IDEOLOGIAS PREDOMINANTES

Quando a ideologia predominante na sociedade é antimilitar, a aquisição de poder pelos militares exigirá que estes sacrifiquem seu profissionalismo. Em tais sociedades, o profissionalismo militar e o controle civil são maximizados pelo afastamento dos militares da atividade política e dos assuntos civis. Já numa sociedade em que a ideologia predominante é pró-militar, o poder dos militares não será incompatível com o profissionalismo. Daí a caracterização do controle civil objetivo como uma situação de equilíbrio. “O preço que os militares têm que pagar pelo poder depende da extensão do hiato entre a ética militar e as ideologias predominantes da sociedade”, conclui Huntington.²⁰

No caso da sociedade norte-americana, Huntington observa que o liberalismo é a ideologia predominante. Os liberais declararam-se pacifistas (embora possam apoiar a guerra por uma “causa nobre”) e têm uma visão bastante negativa da profissão militar. Além disso, a agenda militar liberal caracteri-

za-se pelas políticas de **extirpação** (redução drástica dos efetivos e orçamentos militares) e de **transmutação** (direcionamento das Forças Armadas para atividades civis). A máxima da política militar liberal é: “conformar-se ou perecer” (no original, “*conform or die*”).²¹

Na visão dos militares, a guerra é um mal inevitável, mas indesejável. Por tal razão, o envolvimento em conflitos armados deve, sempre que possível, ser evitado. O objetivo não é simplesmente a vitória na guerra, mas a segurança militar da nação, na paz e na guerra. Teoricamente, uma sociedade liberal pode cuidar de sua segurança militar de três maneiras: isolando os militares do resto da sociedade (extirpação); insistindo que estes abandonem sua perspectiva profissional em favor das políticas liberais (transmutação); ou adotando uma visão mais simpática aos pontos-de-vista militares. Esta última exigiria uma mudança na base da ética liberal, mas seria a única solução duradoura para o problema da tensão nas relações civis-militares em tal sociedade.²²

Ao longo da história do Brasil, as ideologias mais marcantes foram, no nosso entender, o liberalismo (século XIX) e o nacionalismo (século XX), apesar das influências de outras formas de pensamento (como o positivismo no século XIX e o marxismo no século XX). Nos últimos anos, aparentemente, o liberalismo voltou a predominar no Brasil. A atuação política dos militares brasileiros, ao longo deste século, foi de cunho nacionalista e antiliberal. Já o realismo conservador – que teve no Barão do Rio Branco um de seus expoentes, em nosso país – é uma corrente ideológica pouco difundida na soci-

18 Cf. Huntington, *Op. cit.*, p. 89-94.

19 Cf. Huntington, *Op. cit.*, p. 35.

20 Huntington, *Op. cit.*, p. 94.

21 *Op. cit.*, pp. 155-156.

22 Cf. Huntington, *Op. cit.*, p. 346.

idade brasileira — o que nos leva a concluir que o padrão 3 de relações civis-militares é o que tem maiores chances de vir a prevalecer, num Brasil democrático e soberano.

EM BUSCA DE UM MODELO BRASILEIRO

Terá o Brasil atingido (ou poderá vir a atingir, em futuro previsível) um nível de maturidade política e institucional que viabilize o controle civil objetivo? A posição dos militares brasileiros na hierarquia de autoridade governamental garantia aos mesmos acesso direto (*Immediatstellung*) ao presidente da República, que é o comandante supremo das Forças Armadas. Disso, porém, não vinha resultando nenhuma vantagem para os militares, na obtenção de recursos financeiros que possibilitassem a modernização das Forças Armadas. Sob a ótica das relações civis-militares, o “preço” da relativa autonomia militar teria sido o sucateamento material e profissional das Forças Armadas brasileiras.

A proposta do EMFA, para uma nova estrutura de defesa para o Brasil, apresenta algumas semelhanças, com relação à estrutura militar de guerra definida pelo Decreto nº 8 (Reservado), de 17 de janeiro de 1980 (ver Organograma I). Aquela proposta, porém, foi elaborada após analisar em detalhe os Ministérios ou Departamentos de Defesa existentes em nove países (Alemanha, Argentina, Chile, Espanha, Estados Unidos, França, Grã-Bretanha, Itália e Portugal). O EMFA observou que, de um modo geral, as atividades foram agrupadas em duas grandes áreas: estratégico-operacional e político-estratégica. Em alguns casos, foi possível identificar uma

terceira área, relacionada com assuntos do governo. Todas as estruturas preservaram um Estado-Maior (Geral, das Forças Armadas, Conjunto, Combinado ou de Defesa), como órgão gestor da área estratégico-operacional. As demais atividades foram reunidas em assessorias, secretarias ou departamentos.²³ Na estrutura proposta pelo EMFA (Organograma II), teríamos:

- a manutenção do Conselho de Defesa Nacional como órgão de assessoramento do comandante supremo;
- a substituição do Alto-Comando das Forças Armadas por uma Junta de Defesa;
- a substituição dos ministérios militares pelo Ministério da Defesa, cuja estrutura incluiria os comandos das três forças singulares e duas grandes áreas (estratégico-operacional e político-administrativa), além de gabinete e assessorias;
- a área estratégico-operacional teria como órgão principal o Estado-Maior de Defesa;
- a área político-estratégica seria gerenciada por secretarias ou departamentos, em número e finalidade a serem definidos;
- os comandos combinados (ou núcleos de comandos combinados), existentes ou que viessem a ser criados, teriam dupla subordinação: de emprego, ao Estado-Maior de Defesa, e de preparo, aos comandos das forças singulares.²⁴

O Ministério da Defesa surgiria da transformação do EMFA, considerado o “embrião” da nova pasta ministerial, e seria implantado progressivamente (Organograma III).²⁵ A proposta encaminhada ao Congresso em novembro de 1998 era basicamente semelhante à do EMFA, mas alguns aspectos

23 Cf. Pesce; “A proposta do EMFA para o Ministério da Defesa analisada”, *Segurança & Defesa* 14 (61): 11-13, Rio de Janeiro, 1998. Cf. também: “Ministro de Estado Chefe do EMFA participa de audiência pública na Câmara dos Deputados”, *Notícias do EMFA* 11 (128): 2-3, Brasília, maio 1998.

24 *Ibidem*.

25 *Ibidem*.

foram alterados (ver Organograma IV). Os quatro chefes militares (comandantes da Marinha, do Exército e da Aeronáutica e chefe do Estado-Maior de Defesa), subordinados ao ministro da Defesa, teriam direito a foro privilegiado e manteriam assento no Conselho de Defesa Nacional. Haveria ainda um Conselho Militar de Defesa, presidido pelo ministro da Defesa e constituído pelos três comandantes de forças singulares e pelo chefe do Estado-Maior de Defesa.²⁶

Embora isto não estivesse mencionado no texto do projeto de lei complementar, está prevista a criação de três secretarias (de Política e Estratégia, de Administração e Orçamento e de Logística e Mobilização), subordinadas ao ministro da Defesa.²⁷ A proposta do governo não entrou em discussão durante a convocação extraordinária do Congresso Nacional, em janeiro de 1999, devendo ser examinada pelo novo Congresso, a partir de fevereiro ou março.

TIPOS DE ESTRUTURA MILITAR

Em 1995, o EMFA classificou os organogramas dos Ministérios ou Departamentos de Defesa existentes em outros países em três tipos. No primeiro tipo (em linha), as três forças singulares subordinam-se a um só chefe de Estado-Maior, subordinado ao ministro da Defesa. No segundo tipo (em linha e assessoria), o chefe do Estado-Maior de Defesa é um assessor do ministro e não faz parte da cadeia de comando. O terceiro tipo (departamentalizado) corresponde ao modelo norte-americano, que inclui — além dos

assessores militares e civis subordinados ao secretário de Defesa — os Departamentos da Marinha, do Exército e da Força Aérea, bem como nove comandos combinados, cujas áreas de atuação englobam todo o planeta.²⁸

Até 1947, segundo Huntington, predominaram três tipos de estrutura, nas relações civis-militares entre o presidente dos Estados Unidos, os secretários (ministros) da Guerra e da Marinha e seus respectivos chefes militares (chefe do Estado-Maior do Exército e chefe de Operações Navais).²⁹ **No tipo balanceado** (equilibrado) de estrutura militar, o presidente e o secretário (ambos civis) exerciam funções puramente políticas. Abaixo do secretário, a estrutura dividia-se em dois componentes: militar e administrativo. O comando das forças era exercido pelo chefe militar, enquanto que as atividades administrativas subordinavam-se diretamente ao secretário. Este tipo vigorou no Departamento da Marinha dos Estados Unidos, após a criação do cargo de chefe de Operações Navais em 1915.

Os dois outros tipos de estrutura eram característicos do Departamento de Guerra dos Estados Unidos. **No tipo coordenado**, as funções militares e administrativas separavam-se logo abaixo do presidente. O secretário civil exercia funções meramente administrativas, e o chefe militar subordinava-se diretamente ao presidente. Nos EUA, este esquema vigorou de 1836, quando foi criado o cargo de general-comandante do Exército, até 1903, quando este cargo foi substituído pelo de chefe do Estado-Maior. Após 1903, o Departamento de Guerra adotou o **tipo vertical** de

26 Cf. "O Ministério da Defesa" (transcr. BONO de 20/11/98), *NoMar 34* (680): 3, Brasília, 27 nov. 1998. Cf. também: Presidência da República, *Texto da Proposta de Emenda Constitucional e do Projeto de Lei Complementar* (Brasília, 19/11/98); texto impresso digitado em computador.

27 Cf. "O Ministério...".

28 Cf. R. Ruizree & Eduardo Italo Pesce, "Defesa: agora, está na moda", *Segurança & Defesa 13* (58): 6-9, Rio de Janeiro, 1997.

29 Cf. Huntington, *Op. cit.*, pp. 186-189.

relações civis-militares, com o chefe do Estado-Maior do Exército subordinando-se ao secretário e controlando todas as atividades militares e administrativas do departamento.

Ainda segundo Huntington, as estruturas de tipo coordenado ou vertical seriam incompatíveis com o controle civil das Forças Armadas, sendo as de tipo balanceado as mais adequadas.³⁰ Naturalmente, trata-se de “tipos puros” ideais. Na prática, as estruturas existentes frequentemente combinam aspectos de mais de um tipo. Desde a criação do cargo de secretário de Defesa em 1947 (o Departamento de Defesa só seria oficialmente criado em 1949), a estrutura das relações civis-militares nos Estados Unidos aproximase do tipo balanceado.

A nova estrutura de defesa proposta pelo EMFA também seria do tipo balanceado. Abaixo do ministro, esta dividir-se-ia em dois componentes: militar (estratégico-operacional) e administrativo (político-administrativo). Na área estratégico-operacional, o comando das forças seria exercido pelos chefes militares, estando o Estado-Maior de Defesa encarregado do emprego e os comandos de forças singulares do preparo. As atividades político-administrativas (reunidas em assessorias, secretarias ou departamentos) estariam subordinadas ao ministro. Aquela estrutura seria, portanto, teoricamente compatível com o controle civil.³¹

O projeto enviado ao Congresso, por sua vez, prevê — para fins de emprego das Forças Armadas — a subordinação dos comandos combinados ao presidente da República, dos exercícios e operações combinadas e das forças de paz ao ministro da Defesa e das eventuais operações singulares aos comandantes das respectivas forças.³² Neste parti-

cular, a estrutura proposta pelo governo afastase do tipo balanceado, o que poderia dificultar o controle civil objetivo. Além disso, a provável manutenção do Departamento de Aviação Civil (DAC) na estrutura da nova pasta (subordinado ao Comando da Aeronáutica) introduziria um “vício de origem” na mesma.

FUNÇÕES DA ESTRUTURA MILITAR

Os Estados Unidos são o paradigma do sistema presidencialista, assim como a Grã-Bretanha é o paradigma do sistema parlamentarista. Ao contrário do que se imagina, porém, o controle civil objetivo sobre as Forças Armadas, no modelo presidencialista norte-americano, decorre mais da prática do que do texto constitucional, que não distingue claramente as funções militares das civis.³³ A estrutura departamental (ministerial) das relações civis-militares, no modelo norte americano analisado por Huntington, desempenha três funções distintas:

- **A função militar-profissional** inclui: representação das necessidades militares da nação; assessoramento quanto às implicações militares das linhas de ação propostas e aos meios militares necessários à execução das políticas adotadas; e direção das forças militares na implementação da política nacional.
- **A função administrativo-fiscal** inclui: representação dos interesses da economia e da eficiência; assessoramento quanto aos assuntos fiscais, orçamentários e administrativos; e gerenciamento das atividades “civis” de apoio, tais como suprimento, obtenção de material, pessoal civil e orçamento.
- **A função político-estratégica** inclui: balanceamento dos pontos de vista militar-

30 *Ibid.*

31 *Cf.* Pesce, “A Proposta do EMFA...”.

32 *Cf.* “O Ministério...”. *Cf.* também: Presidência da República, *Op. cit.*

33 *Cf.* Huntington, *Op. cit.*, pp. 163 *et seq.*

profissional e administrativo-fiscal; formulação das recomendações departamentais sobre níveis de forças e orçamento militar; e defesa dos pontos-de-vista departamentais diante de grupos externos.³⁴

Ao apresentar a proposta anual de efetivo-teto das Forças Armadas, o secretário de Defesa assessorava o presidente dos Estados Unidos quanto ao **número** (quantidade de divisões, navios e unidades aéreas), ao **nível** (porcentagem do efetivo e da dotação de material), às **datas** de aprestamento e ao **desdobramento** das forças. Ele pode atuar como porta-voz militar (aceitando as recomendações de seus assessores militares, apesar das implicações para a economia e a eficiência), como gerente empresarial (adotando as de seus assessores financeiros, ainda que em prejuízo da eficácia militar) ou — o que é o mais correto — como estrategista político (procurando integrar os aspectos militares e econômicos numa política coerente de defesa nacional).³⁵

Numa estrutura de tipo vertical, o secretário civil e o chefe militar dividiriam a responsabilidade pelas três funções. Numa estrutura de tipo coordenado, o primeiro desempenharia a função administrativo-fiscal, o segundo a função militar-profissional, e ambos desempenhariam a função político-estratégica. Entretanto, numa estrutura de tipo balanceado, como a do Departamento de Defesa dos Estados Unidos, a maximização do controle civil objetivo e do profissionalismo militar são obtidos pela especialização de funções: o secretário responsabiliza-se pela função de estrategista político, os chefes militares pela função profissional-militar, e os servidores especializados (civis ou militares) do departamento pela função administrativo-fiscal.³⁶

Estendendo esta linha de raciocínio teórico ao nosso próprio país, poderíamos afirmar que, na estrutura balanceada proposta pelo EMFA para o Ministério da Defesa, as três funções da estrutura militares seriam, do mesmo modo, distribuídas pelos diversos componentes organizacionais: a função político-estratégica seria desempenhada pelo ministro da Defesa, a função profissional-militar pelos comandantes das três forças singulares e pelo chefe do Estado-Maior de Defesa, e a função administrativo-fiscal por secretários ou assessores especializados.³⁷

FORÇAS ARMADAS PERMANENTES

Historicamente, as relações civis-militares, no Brasil, vêm oscilando entre o controle civil subjetivo e a autonomia ou tutela militar. Desde o século XIX, tais relações vêm sendo contaminadas pelas políticas de extirpação e de transmutação, segundo o modelo liberal. O caráter permanente das Forças Armadas brasileiras foi consagrado por todas as Constituições republicanas desde 1891, o que descarta a hipótese de “extinção” das mesmas. Entretanto, o progressivo sucateamento orçamentário e material das três forças singulares inviabilizaria o emprego destas num conflito militar clássico, limitando sua atuação às tarefas de segurança interna e às atividades subsidiárias.

Tal situação atenderia aos interesses externos que procuram desviar nossas Forças Armadas de sua destinação básica de defesa nacional, direcionando-as para o emprego no combate ao narcotráfico. O Brasil deve resistir às pressões neste sentido, empenhando-se na constituição de um Poder Militar capaz de dissuadir possíveis ameaças à soberania e

34 Huntington, *Op. cit.*, p. 428.

35 Cf. Huntington, *Op. cit.*, pp. 428-429 e 440-445.

36 Cf. Huntington, *Op. cit.*, pp. 428-429.

37 Cf. Pesce, *Op. cit.*

aos interesses nacionais no século XXI. Ainda que o emprego das Forças Armadas possa incluir situações em que o choque do combate não se concretiza, o que as diferencia das demais agências governamentais, e determina sua organização e seu treinamento, é sua orientação para o combate. Sua credibilidade, como fator de dissuasão convencional, depende de sua capacidade de pronto emprego e de mobilização (assim como da percepção de ambas, por um eventual adversário).³⁸

Nossas lideranças políticas não podem continuar a se omitir em relação aos assuntos de defesa, sob o pretexto de que “o povo não come canhões”. A inexistência, em nosso país, de **estrategistas civis** qualificados, capazes de dialogar profissionalmente com os militares e os políticos, é uma grave deficiência. O estudo dos problemas de defesa, por universidades e centros de pesquisa acadêmica independentes, é essencial, para diminuir o hiato intelectual entre civis e militares.

PLURALISMO ESTRATÉGICO

Um ministro da Defesa decorativo (uma espécie de “Rainha da Inglaterra”) não teria condições de atuar como estrategista político, compatibilizando e harmonizando os pontos de vista profissional-militar e administrativo-fiscal. Entretanto, o fortalecimento excessivo do ministro civil, em detrimento dos chefes militares, também não é aconselhável. É razoável que os comandantes das três for-

ças singulares mantenham o acesso ao presidente da República, em assuntos relacionados especificamente com suas forças, e tenham assento no Conselho de Defesa Nacional e no Conselho Militar de Defesa. Isto só resultaria em conflito de hierarquia se as funções dos chefes militares e do ministro da Defesa não ficassem claramente definidas pela legislação.

Seria conveniente que os comandos combinados (constituídos por Forças Navais, Terrestres e Aéreas) fossem estruturados em tempo de paz, e ficassem subordinados — mesmo em tempo de guerra — ao ministro da Defesa. Poderiam ser ativados um Teatro de Operações Terrestre (TOT) na Amazônia, um

Teatro de Operações Marítimo (TOM) no Atlântico Sul (incluindo o Nordeste brasileiro) e uma ou mais Zonas de Defesa (ZD) no Centro-Sul. As operações aeroestratégicas e de defesa aeroespacial ficariam a cargo de um Comando Aeroespacial (COMAL). Se necessário, poderiam ser enviadas Forças Expedicionárias (FP) ao exterior, em operações de

paz ou de guerra.³⁹

O que deve ser, a todo custo, evitado é a figura de um chefe militar único, não apenas pelo risco de (re)politização dos militares que isso representaria, mas também para evitar o **monismo estratégico**, caracterizado pelo domínio do pensamento de uma força singular sobre o das demais. A necessidade de manutenção do pluralismo estratégico, nos assun-

Tal situação atenderia aos interesses externos que procuram desviar nossas Forças Armadas de sua destinação básica de defesa nacional, direcionando-as para o emprego no combate ao narcotráfico

38 *Ibid.*

39 Cf. Pesce, “Reflexões sobre o Ministério da Defesa”, *Segurança & Defesa* 14 (60): 16-18, Rio de Janeiro, 1998. Cf. também: *Id.*, “Pluralismo estratégico na defesa nacional”, *O Globo*, Rio de Janeiro, 28/05/98, p. 7.

tos ligados à defesa nacional, aponta para a conveniência da nomeação de um civil para o cargo de ministro da Defesa.⁴⁰ O perfil do cargo requer alguém que seja um hábil negociador político, mas não um diplomata de carreira (que, como os militares, também teria vínculos corporativos). Segundo o almirante Mauro César Rodrigues Pereira, ministro da Marinha no período 1995-98, a fim de garantir a eficácia do funcionamento do Ministério da Defesa, cinco pré-requisitos deveriam ser plenamente cumpridos pelas três forças singulares:

1. observância da metodologia do *orçamento-programa* anual;

2. existência de um *plano diretor*, visando a alcançar metas de curto, médio e longo prazos;

3. existência de um *plano geral de adestramento*, integrado e anual;

4. ampla utilização de critérios de *confronto decisório*, apoiados no uso de computadores;

5. adoção do *planejamento desmotivado*, contínuo e permanente.⁴¹

Atualmente, nenhuma das três forças singulares, no Brasil, satisfaz plenamente a todos estes pré-requisitos (a Marinha, por exemplo, só atende plenamente aos três primeiros). Portanto, os mesmos deveriam ser considerados como pressupostos básicos do projeto de implantação do Ministério da Defesa em nosso país.⁴² Tal projeto só será bem-sucedido se o novo ministério contribuir para o aumento da eficácia e da credibilidade de nossas Forças Armadas.

HIPÓTESES DE EMPREGO

“Nomear inimigos potenciais é fazer inimigos reais”, afirmou o líder indiano Jawaharlal Nehru.⁴³ Nosso país não identifica publicamente ameaças externas à sua segurança, mas isto não significa que estas não existam. Com o fim da Guerra Fria, as hipóteses de guerra revolucionária e de confrontação global entre as superpotências tornaram-se obsoletas, e a hipótese de um conflito regional na América do Sul, envolvendo o Brasil e seus vizinhos, é cada vez mais remota. Podemos formular resumidamente, sem individualizar cenários, ameaças ou inimigos potenciais, seis diretrizes ou hipóteses gerais, capazes de orientar o preparo de nosso Poder Militar para o cumprimento de sua destinação básica de

defesa nacional, dentro ou fora do espaço geopolítico de nosso interesse imediato (o território nacional, a América do Sul e o Atlântico Sul):

1. Dissuasão de intervenções ou pressões militares contra o Brasil, por potências extracontinentais.

2. Dissuasão de conflitos e antagonismos regionais

que ameacem a segurança e os interesses do Brasil.

3. Defesa das fronteiras terrestres, em situações de conflito de baixa intensidade associado à guerrilha ou a atividades ilícitas.

4. Defesa dos interesses marítimos do Brasil e garantia da segurança nas águas sob jurisdição brasileira.

A inexistência, em nosso país, de estrategistas civis qualificados é uma grave deficiência

40 *Ibidem*. Cf. também: Huntington, *The Soldier and the State*, pp. 418-423.

41 *Apud*. Pesce, “Reflexões...”. *Apud*. também: *Id.*, “Pluralismo...”. O termo “desmotivado”, neste contexto, significa independente de solicitação.

42 *Cf.* Pesce, “Reflexões...”. *Cf.* também: *Id.*, “Pluralismo...”.

43 *Apud*. Pesce, “A defesa nacional no Século XXI”, *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 19/02/99, p. 12.

5. Garantia da integridade nacional e da ordem pública no campo interno, e desempenho de atividades de defesa civil nas calamidades públicas.

6. Garantia da estabilidade, da ordem e da vida humana em áreas de conflito no exterior, atuando em cooperação e sob mandato internacional.⁴⁴

As duas primeiras hipóteses configuram situações improváveis (mas não impossíveis), enquanto que as demais são possíveis ou prováveis, dependendo da evolução da conjuntura. As hipóteses 1, 2 e 6 são as mais exigentes, quanto ao grau de preparo, e poderiam servir de base para o preparo de nossas Forças Armadas, já que as medidas adotadas para fazer frente às mesmas cobririam as exigências das demais. Adotar como base apenas as hipóteses 3, 4 e 5 corresponderia à transformação das Forças Armadas brasileiras em milícias de segurança interna, como convém aos interesses das potências hegemônicas.⁴⁵

CONCLUSÃO

É necessário reverter a atitude de descaso da sociedade brasileira, em relação aos temas ligados à defesa nacional. O Brasil deve esforçar-se na constituição de um sistema balanceado (equilibrado) de relações civis-militares, capaz de viabilizar o controle civil objetivo sobre as Forças Armadas pela maximização do

profissionalismo militar e da eficácia da defesa nacional. Em tal contexto, o Ministério da Defesa deverá ser capaz não apenas de administrar as Forças Armadas, em tempo de paz ou de guerra, como também de empregá-las, na guerra ou durante as crises internacionais, com um mínimo de alterações estruturais.⁴⁶

A preocupação com o emprego das Forças Armadas não deve incluir só o combate (ou a possibilidade deste), mas também a ausência de combate, que corresponde ao emprego do Poder Militar em tempo de paz (em períodos normais ou de crise), em apoio à política externa, na preservação dos interesses e objetivos nacionais. Atualmente, tal modalidade de emprego — que inclui a cooperação militar com países amigos, as operações de paz no exterior e outras missões “diplomático-militares” — é mais freqüente que a guerra e ocupa a maior parte da existência das Forças Armadas.⁴⁷

Apesar das desigualdades ainda existentes, o Brasil já não é “um país de pobres e miseráveis”. Em 1997, o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, estimado em US\$ 807 bilhões (o dobro do da Rússia), ficou em 7º lugar, entre as maiores economias do mundo. Em 1998, o relatório anual do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), que mede o índice de desenvolvimento humano, incluiu o Brasil, pela primeira vez, entre os países de alto nível de desenvolvimento (com índice igual ou superior a 0,8).

A preocupação com o emprego das Forças Armadas não deve incluir só o combate mas também, em tempo de paz, apoio à política externa, na preservação dos interesses e objetivos nacionais

44 Cf. Pesce, *Op. cit.*

45 *Ibid.*

46 Cf. Pesce, “A proposta do EMFA...”.

47 *Ibid.*

Nosso país ficou em 62º lugar, tendo obtido um índice de 0,809.⁴⁸ Tais indicativos já deveriam sofrer redução substancial em 1999, como consequência das elevadas taxas de juros e dos profundos cortes orçamentários previstos no ajuste fiscal. O agravamento da crise financeira no início deste ano, porém, tornou a situação ainda mais crítica.

Embora seja candidato a uma vaga permanente no Conselho de Segurança das Nações Unidas, o Brasil é, ao mesmo tempo, um “anão” político-militar e um “gigante” econômico, territorial e demográfico. Tal situação é incompatível com a aspiração brasileira de vir a integrar, em caráter permanente, aquele foro, onde são discutidas questões relevantes para a preservação da paz e da segurança internacional. Para que a candidatura brasileira adquira maior

credibilidade, torna-se necessário ampliar significativamente a capacidade militar do país. Portanto, a continuidade dos investimentos no setor de defesa necessita ser assegurada. Nos próximos anos, o nível de tais investimentos deveria ser elevado, e não reduzido.

Convém lembrar que o colapso das instituições militares de um Estado soberano costuma ser acompanhado (ou seguido, após um curto intervalo de tempo) pelo do próprio Estado. Isto ocorreu, apenas para citar alguns exemplos, com

a Rússia imperial em 1917, a União Soviética em 1991 e a antiga Iugoslávia na década de 90. A Rússia pós-soviética, por sua vez, não está livre de um novo colapso. Será que alguém, em algum lugar, está torcendo para que o mesmo aconteça aqui no Brasil?

O Brasil é, ao mesmo tempo, um “anão” político-militar e um “gigante” econômico, territorial e demográfico

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<FORÇAS ARMADAS> / Ministério da Defesa /; Política;

BIBLIOGRAFIA

1. BRASIL, Presidência da República. *Texto da Proposta de Emenda Constitucional e do Projeto de Lei Complementar sobre a criação do Ministério da Defesa*. Brasília, 19/11/98.
2. HUNTINGTON, Samuel P. *O Soldado e o Estado: Teoria e Política das Relações entre Cívicos e Militares*. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1996, 548 pp.
3. —. *The Soldier and the State: The Theory and Politics of Civil-Military Relations*. Cambridge/London: Belknap/Harvard, 1985, 534 pp.
4. —. *A Ordem Política nas Sociedades em Mudança*. São Paulo: Forense-Universitária/Ed. USP, 1975, 496 pp.
5. O MINISTÉRIO da Defesa. Transcrição do Boletim de Ordens e Notícias da Marinha (BONO) de 20/11/98. *NoMar 34* (680): 3, Brasília, 27 nov. 1998.
6. MINISTRO de Estado Chefe do EMFA participa de audiência pública na Câmara dos Deputados. *Notícias do EMFA 11* (128): 2-3, Brasília, maio 1998.
7. PESCE, Eduardo Italo. A defesa nacional no Século XXI. *Monitor Mercantil*, Rio de Janeiro, 19/02/99, p. 12.

48 Os dados acima foram colhidos do noticiário da imprensa, especialmente dos jornais *O Globo* e *Jornal do Brasil*, durante o ano de 1998.

8. — A proposta do EMFA para o Ministério da Defesa analisada. *Segurança & Defesa 14* (61): 11-13, Rio de Janeiro, 1998.
9. — Forças Armadas e defesa nacional. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 22/12/98, p. 11.
10. — Reflexões sobre o Ministério da Defesa. *Segurança & Defesa 14* (60): 16-18, Rio de Janeiro, 1998.
11. — Pluralismo estratégico na defesa nacional. *O Globo*, Rio de Janeiro, 28/05/98, p. 7.
12. — Forças Armadas e controle civil. *Revista Marítima Brasileira 114* (4/6): 67-71, Rio de Janeiro, abr./jun. 1994.
13. RUIZREE R. & PESCE, Eduardo Italo. Defesa: agora está na moda. *Segurança & Defesa 13* (58): 6-9, Rio de Janeiro, 1997.
14. SANTOS, Murillo. *O Caminho da Profissionalização das Forças Armadas*. Rio de Janeiro: INCAER/Gráfica Ed. do Livro, 1991, 154 pp.

ANEXO

A ÉTICA PROFISSIONAL MILITAR

Segundo Samuel P. Huntington

A ética militar é...

PESSIMISTA	A ética militar enfatiza a permanência, a fraqueza e o mal na natureza humana.
COLETIVISTA	Destaca a supremacia da sociedade sobre o indivíduo e a importância da ordem, da hierarquia e da divisão de funções.
COM INCLINAÇÃO HISTÓRICA	Destaca a continuidade e o valor da história.
NACIONALISTA	Aceita o Estado-nação como a forma mais avançada de organização política e reconhece a probabilidade contínua de guerras entre Estados-nações.
ORIENTADA PARA O PODER	Enfatiza a importância do poder nas relações internacionais e alerta contra os perigos para a segurança do Estado.
MILITARISTA	Afirma que a segurança do Estado depende da criação e manutenção de poderosas forças militares.
PACIFISTA	Insiste na limitação da ação estatal aos interesses diretos do Estado, na restrição de compromissos extensos e na natureza indesejável de políticas belicosas ou aventureiras.
INSTRUMENTALISTA	Afirma que a guerra é o instrumento da política, que os militares são os servos do estadista e que o controle civil é essencial ao profissionalismo militar. Exalta a obediência como a mais alta virtude dos militares.

... em sua visão da profissão militar.

É, em suma, REALISTA e CONSERVADORA.

Quadro esquemático organizado por Eduardo Italo Pesce.
 FONTE: Huntington, *The Soldier and the State*, p. 79.

HISTÓRIA DA NAVEGAÇÃO

Pertencente ao Espaço Cultural da Marinha, há um setor dedicado à evolução do domínio humano sobre as águas, desde os mais usados meios primitivos até os gigantescos petroleiros modernos.

Há também uma exposição sobre a técnica da ciência náutica, mostrando o progressivo aperfeiçoamento dos métodos utilizados para obter-se a posição das embarcações no mar, dando ênfase especial à ação dos navegadores portugueses. Estimulados e dirigidos pelo Infante Dom Henrique, criaram novos tipos de embarcações, tábuas e instrumentos para o cálculo da latitude no mar e cartas náuticas posicionando, o mais corretamente possível, os acidentes descobertos e o desenho das costas avistadas.

Todo esse conhecimento pode ser obtido visitando o Espaço Cultural da Marinha, aberto de terça-feira a domingo das 12h às 16h45, localizado à Av. Alfred Agache s/n, Praça XV.



O BLOQUEIO BRASILEIRO NO RIO DA PRATA EM 1826-8: PRESAS, POLITICA E PROTESTOS INTERNACIONAIS

BRIAN VALE*

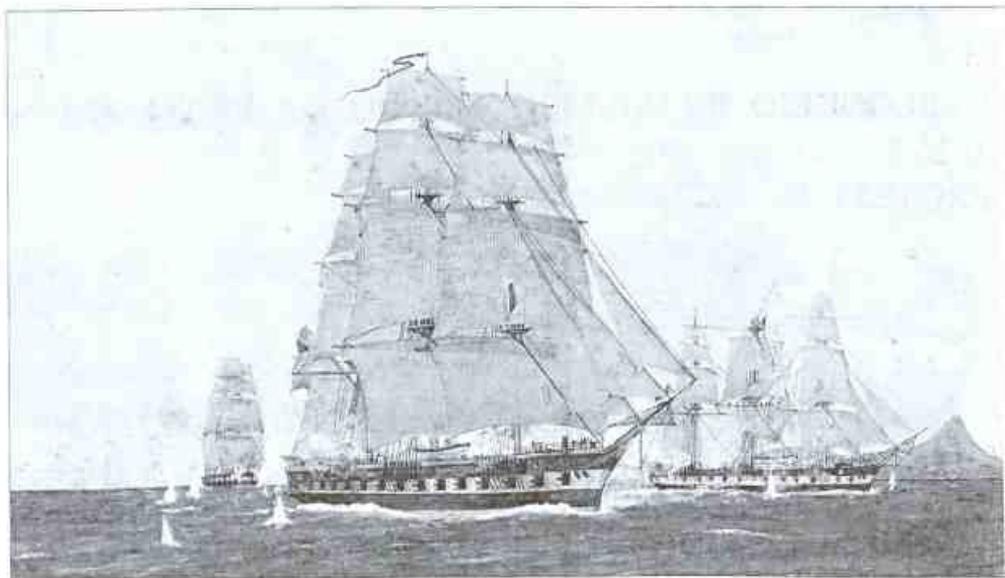
AQUARELAS E TEXTOS: Todas as aquarelas são de autoria do Almirante Trajano Augusto de Carvalho e fazem parte, assim como as legendas, do álbum colorido *Nossa Marinha, seus feitos e glórias – 1822-1940*, editado em 1986.

Em 1825, o recém-independente Império do Brasil entrou em guerra com a também recém-independente República da Argentina. O conflito era uma continuação do conflito histórico entre os impérios português e espanhol para o controle da margem norte do Rio da Prata e, conseqüentemente, do próprio rio. Sendo a mais poderosa potência naval nas Américas, era inevitável que a principal arma de guerra do Brasil nesta luta fosse o bloqueio naval. Buenos Aires, a sede do governo e centro de um próspero comércio marítimo, era um alvo lógico. A independência da Espanha tinha levado a uma incrível expansão do intercâmbio comercial, de tal maneira que em 1825 o valor anual de bens

estrangeiros que chegavam à cidade atingia a quantia de 2 milhões de libras esterlinas, transportadas em 387 navios, sendo a maioria deles estrangeiros. A Grã-Bretanha dominava o cenário com 1 milhão de libras em bens, transportados em 95 navios mercantes. Em segundo lugar vinham os Estados Unidos da América, com bens no valor de 360 mil libras, transportados em 107 navios; enquanto em terceiro lugar ficava a França, com bens estimados em 260 mil libras, transportados em 29 navios.

Em 21 de dezembro de 1825, o governo brasileiro declarou guerra e anunciou sua intenção de estabelecer um bloqueio. Durante sua Guerra de Independência, o Brasil tinha se baseado nas tradicionais leis

* N.R.: Veja currículo do autor na última página deste artigo.



ATAQUE À FRAGATA NITERÓI (11 de abril de 1826) – Em princípios de abril de 1826, o Almirante Brown fez-se ao mar com seis navios, rumando para Colônia. Deixando os Brigues *Independência*, *Balcarce* e *Sarandí*, para cruzar entre aquele porto e São João, seguiu em demanda de Montevideú com a Corveta *25 de Mayo* e os Brigues *República* e *Congresso*. Capturada uma corveta mercante sobre o Banco Ortiz, sua tripulação informou que a *Niterói* estava em Montevideú. Arvorando a bandeira francesa, conseguiu Brown, graças a esse ardil, aprisionar no dia 10 a pequena escuna de guerra *Isabel Maria*. Na noite desse dia, tentou atacar a *Niterói*, mas os ventos e correntes contrárias não lhe permitiram chegar até a fragata.

Na manhã do dia 11, içando as cores francesas, saiu o Almirante para o porto de Montevideú. Pouco depois, içava a bandeira argentina para fazer fogo sobre sumaca mercante que entrava no porto. Aproximou-se demasiado e foi reconhecido.

Imediatamente suspenderam para dar-lhe caça a Fragata *Niterói*, comandada pelo Capitão-de-Fragata James Norton, comandante da 2ª Divisão de nossa Esquadra, e mais quatro escunas. Estas, devido à sua pouca velocidade, em breve ficaram muito distanciadas. Às três horas da tarde, a *Niterói* abriu fogo, a grande distância, o qual não foi respondido, mas quando o *República* reuniu-se à *25 de Mayo*, arribaram sobre a fragata brasileira, que sozinha agüentou o renhido combate por quase três horas. Ambos os navios velejaram paralelos um ao outro, pois o objetivo de Brown era deixar para trás as escunas brasileiras, já que, unidas suas forças às da *Niterói*, seriam quase imbatíveis, sobretudo porque o *República* parecia esquivar-se do combate.

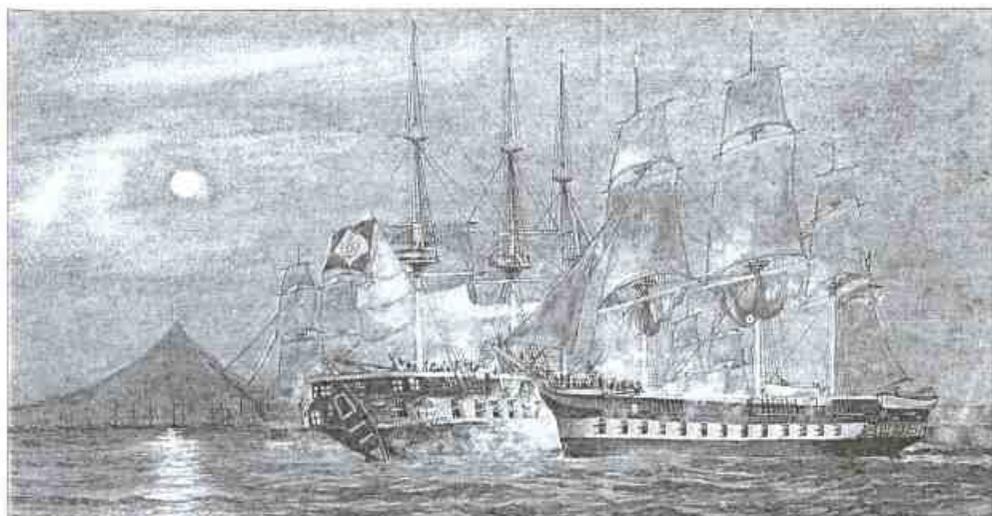
Quase no crepúsculo, na altura de Montevideú, a *25 de Mayo* perdeu o mastaréu de joanete grande, o que obrigou Brown a arribar. Com a chegada da noite, separaram-se os contendores, Norton, reunindo seus navios, voltou para Montevideú. Brown seguiu para Colônia, onde juntou-se aos que cruzavam naquele porto; e regressou a Buenos Aires para reparar as avarias.

A aquerela mostra o momento em que a *25 de Mayo* perde o joanete grande, na altura de Montevideú.

portuguesas de captura de presas, porém a natureza não ortodoxa do conflito e da campanha levada a cabo por Lord Cochrane tinha causado enormes dificuldades. Desta vez o governo brasileiro manteve uma posição pragmática e, em vez de se basear em regras escritas, seguiu a prática britânica de deixar que as cortes destinadas a

definir o destino das presas interpretassem a lei de acordo com a prática internacional e os precedentes luso-brasileiros.

A necessidade de acabar com o tráfico comercial argentino era bem evidente para o governo brasileiro, mas também o eram os problemas que poderiam advir do apresamento de navios mercantes neutros,



ABORDAGEM DA FRAGATA IMPERATRIZ (27 de abril de 1826) – O Almirante Brown não desistira do seu propósito de surpreender um navio brasileiro e apresá-lo por abordagem.

Com esse intuito, na tarde de 27 de abril de 1826, avistou Montevidéu, em cujo porto estava fundeada a nossa Esquadra. A noite chegara esplêndida, as águas tranquilas, e uma brisa soprava do norte.

A Divisão argentina, composta de seis velas, acercou-se da Fragata *Imperatriz*, que, afastada da Esquadra, refrescava o aparelho depois de viagem a Maldonado.

Por volta das 11 horas, o oficial de serviço da *Imperatriz* foi avisado da aproximação de seis navios, sendo reconhecida entre eles a capitânia de Brown.

Sem ruído, a guarnição acorreu a seus postos de combate e, 45 minutos após, a 25 de Mayo passou perto da fragata brasileira. Brown perguntou em inglês: “Que navio é este?” Ato contínuo, respondeu da fragata: “Que lhe importa?” Por um momento, o almirante julgou tratar-se da Fragata americana *Doris*, que sabia achar-se no porto. Mas, por volta da meia-noite, ouviram-se o cantar de um galo e o latir de um cão vindos da grande fragata. O Comandante Tomás Espora exclamou: “Juro que esta fragata es brasileira, porque ningún buque inglés consiente perros ni gallos a su bordo...”

Alertado pelas palavras do seu capitão de bandeira, Brown interrogou de novo e não obteve resposta. Reinava silêncio profundo. Dissipadas as dúvidas, é chegado o momento da ação.

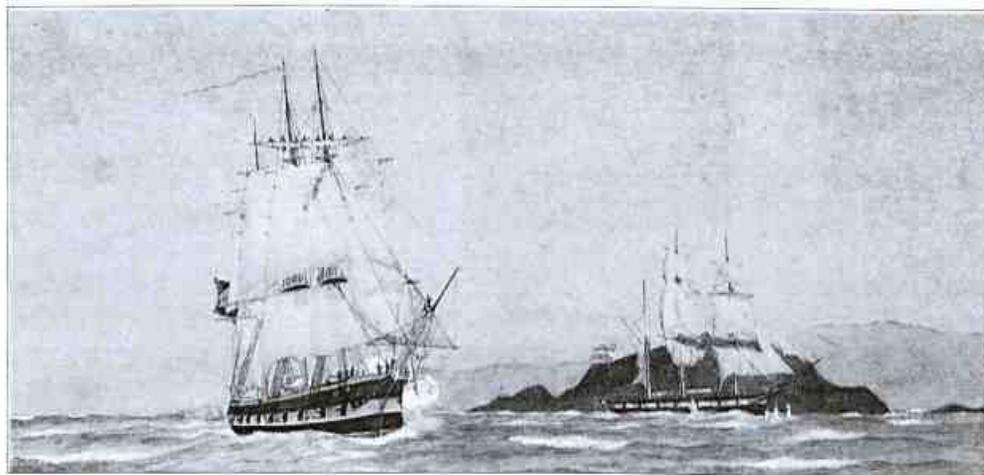
A primeira descarga do inimigo inutilizou o velame e cortou os cabos de laborar do navio brasileiro. A luta se desenrolou encarniçada, com lances de bravura em ambos os lados.

No aceso do combate, o Comandante Luís Barroso Pereira é atingido no peito e morre bradando à marinhagem: “Não se assustem, camaradas, não foi nada.” Uma hora e quinze minutos durava a luta, quando a aproximação dos outros navios brasileiros fez o inimigo bater em retirada.

A aquarela mostra a 25 de Mayo presa à popa da *Imperatriz*.

muitos dos quais hasteando bandeiras das nações mais poderosas do mundo. O veterano Vice-Almirante Rodrigo Lobo, comandando no Prata, recebeu para tal instruções secretas para tratá-los com luvas de pelica. Foi enfatizado que “as admoestações ... que V.Sa. dará aos navios de potências amigas devem ser por escrito, de tal maneira que elas constituirão evidência documental pelas quais seus procedimentos contra as mesmas possam ser justificados”.

Em 21 de dezembro de 1825, Lobo expediu nota oficial sobre o bloqueio, dando aos navios neutros 14 dias para desembarcar suas cargas e partirem. Todavia, a notícia só chegou a Buenos Aires dez dias depois, causando uma onda de pânico. O cônsul-geral britânico, Woodbine Parish, imediatamente protestou, afirmando que seria impossível aos navios neutros partirem no prazo estipulado e pediu uma extensão do tempo-limite. Em 7 de janeiro de 1826, Lobo



APRISIONAMENTO DO CORSÁRIO PAMPERO (15 de março de 1827) – Algumas das fragatas e corvetas imperiais haviam sido destacadas para dar caça aos incômodos corsários argentinos que, percorrendo nossa costa, colocavam em risco o comércio de cabotagem.

Parecia que estávamos em guerra com muitas nações, pois os corsários só possuíam de argentinos a bandeira que tremulava nos penóis das caranguejas e as cartas de corso firmadas pelo Governo das Províncias Unidas do Rio da Prata; no mais, comandantes, oficiais e marinagem, eram todos estrangeiros, principalmente nos navios de alto-mar.

Em cruzeiro pelo litoral, à caça desses flagelos, achava-se o Capitão-de-Fragata Theodoro de Beaufort, comandando a Fragata *Isabel*. No dia 15 de março de 1827, avistou ele, pela proa, navio suspeito e logo, fazendo força de vela, deu início à perseguição.

Tratava-se do corsário argentino *Pampero*, sob o comando do inglês John Chase. Ao cair da tarde, na altura de Cabo Frio, alcançou-o a *Isabel* e disparou as primeiras bandas contra o inimigo, que prontamente atravessou e rendeu-se.

O vento rijo que soprava dificultou bastante o transbordo dos prisioneiros: 15 oficiais e 72 praças. Causou surpresa aos nossos que o inimigo, com tais números, não houvesse resistido, abatendo logo a bandeira. Mas, ao tomar conta do *Pampero*, viu-se qual a razão: a artilharia, de dez canhões, havia sido atirada ao mar, para aliviar o navio na fuga. O intento não era bater o inimigo, mas roubar ou apresar os mercantes indefesos.

Devido ao estado do mar, quando do transbordo dos prisioneiros, perderam-se dois escaleres, felizmente sem sacrifício de vidas.

A 18 do mesmo mês, deu entrada no porto do Rio de Janeiro a Fragata *Isabel*, conduzindo sua presa.

A aquarela nos mostra o momento da rendição do corsário *Pampero*.

concordou em adiar o começo do período de 14 dias até o dia em que seu esquadrão chegasse em frente a Buenos Aires; e para ter absoluta certeza de que não haveria problema com os neutros, eventualmente postergou a data até 31 de janeiro.

Os bloqueios tinham se tornado comuns em guerra naval, porém havia regras a serem observadas para que fossem legais e aceitos.

Primeiro, como atos de um país, deviam ser notificados oficialmente aos governos neutros.

Segundo, tempo suficiente tinha que passar antes de navios serem apresados.

Terceiro, um beligerante tinha que ter navios suficientes em estação para garantir o bloqueio.

E quarto, para ser válido ele tinha que ser contínuo.

Em outras palavras, se os navios de guerra deixassem suas posições por outro motivo que não as condições do tempo, então o bloqueio deixava de estar em curso. Lobo estava tipicamente cauto em rela-

ção a estas formalidades e chegou ao extremo de informar aos cônsules e oficiais navais estrangeiros que, com mais de 40 navios a sua disposição, seu bloqueio seria tanto eficiente como contínuo.

O que fazer com os barcos inimigos era bem sabido, mas existiam várias opiniões de como deveriam ser tratados os barcos neutros pelos bloqueadores. Em um extremo, os Estados Unidos eram a favor de um sistema que restringia severamente suas ações. Insistiam que uma força bloqueadora não só deveria estar nas vizinhanças do porto em questão como deveria estar a sua vista. E argüiam que era insuficiente só informar o governo neutro da existência do bloqueio; todo navio tinha que ser avisado individualmente e só seria passível de captura se então tentasse desrespeitar o aviso.

Mesmo antes da guerra começar, o cônsul estadunidense no Rio de Janeiro, o malcriado e descomedido Condry Raguét, tinha escrito ao governo brasileiro expondo longamente a posição do seu país.

A posição americana foi repetida em 13 de fevereiro, quando o Coronel John Forbes, o cônsul dos Estados Unidos em Buenos Aires, escreveu um forte protesto ao Vice-Almirante Lobo. Nele, Forbes acusava a Marinha brasileira de fazer um bloqueio "de papel" por não satisfazer os requisitos básicos de presença e continuidade. Reivindicar que a costa da Patagônia estava sob legítimo bloqueio pela solitária presença de uma corveta era inaceitável e os freqüentes retornos do esquadrão a Montevideú tinham deixado o Prata sem guarda por longos períodos. Forbes afirmava que nove navios mercantes haviam

chegado a Buenos Aires sem terem sido abordados e sem terem visto o esquadrão brasileiro desde o início do bloqueio. Lobo ignorou a reclamação. Porém, em maio ele fez maior concessão ao Capitão Elliot, do USS *Cyane*, por concordar que no futuro o bloqueio seria limitado ao estuário do Rio da Prata.

No outro extremo, a Grã-Bretanha apoiava a posição brasileira. Como uma potência naval que era e que se baseava em bloqueios em tempo de guerra, desejava que os estritos princípios de bloqueio fossem observados, sem serem estorvados por insignificantes restrições destinadas a proteger os neutros. Sobre a questão das notificações, sua posição era de que, uma vez que os governos tinham sido informados oficialmente do bloqueio, eram suas as respon-

sabilidades – e não dos beligerantes – de informar seus navios mercantes. Assim, quando a notícia do bloqueio foi recebida, em fevereiro de 1826, o governo britânico imediatamente pôs uma nota na *Gazette* e or-

denou seus postos diplomáticos a segui-la. E, quando cartas e petições de cidadãos britânicos donos de navios começaram a chegar ao Ministério do Exterior, receberam uma firme recusa. O resultado foi um brusco declínio no número de navios britânicos que demandavam o Atlântico Sul.

Woodbine Parish, em Buenos Aires, tinha já antecipado as intenções do seu governo. Em março, ele informou as iniciativas de Forbes com não disfarçada hostilidade. Não considerava que o desdobramento dos navios de guerra brasileiros no Prata era inadequado e, comentando sobre os nove navios que alegava-se que tinham aportado sem serem molestados em Buenos

O bloqueio estava provando ser a mais eficiente arma do Brasil na guerra contra os argentinos

Aires, desmistificou um por um cada caso. Dois meses depois, confirmou que “o bloqueio é geralmente bem mantido”, apesar de que o tamanho do estuário e a incerteza dos ventos e das correntes implicavam o escape inevitável de alguns navios. Inicialmente, portanto, a visão britânica era de que o bloqueio brasileiro era efetivo, contínuo e, portanto, legítimo.

Em maio de 1826, Lobo foi exonerado. Seu derrotismo e sua incapacidade de impedir as atividades da pequena frota argentina, liderada pelo audacioso Coronel-Mor de Marinha William Brown, nascido na Irlanda, levou a sua queda. Seu sucessor era o mais antigo oficial brasileiro, o Almirante Rodrigo Pinto Guedes, de 64

anos. Pinto Guedes imediatamente adotou a interpretação estrita favorecida pelos britânicos e trouxe mais rigor para o bloqueio. Sabendo, por exemplo, que a notificação oficial tinha chegado aos portos europeus em

fevereiro de 1826, Guedes decidiu que qualquer navio que zarpasse de um porto europeu para Buenos Aires depois dessa data era presa legal. No final de maio, portanto, os navios mercantes *Monarch* e *Jessey* foram apresados pelos cruzadores brasileiros. Num excesso de zelo, o cônsul Thomas Hood, em Montevideú, protestou, alegando que a falta de rigor do bloqueio imposto por Lobo tinha dado a impressão de que o bloqueio tinha terminado. E ainda mais; alegou que o *Monarch* e o *Jessey* não estavam singrando para Buenos Aires e sim para Montevideú, a fim de verificar se o bloqueio ainda estava em vigor, antes de seguir para seu destino final.

Porém Pinto Guedes era um perito conhecedor das regras internacionais de

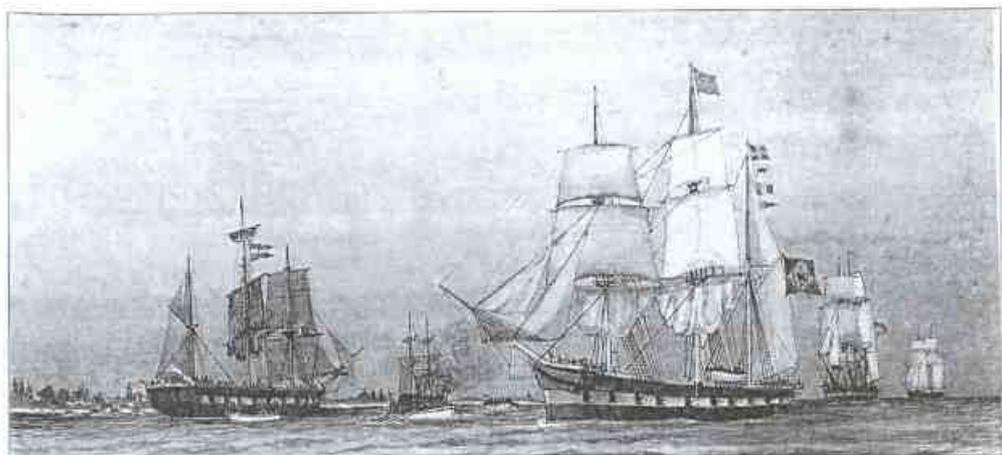
apresamento. Em uma resposta datada de 29 de maio, ele arrasou com os argumentos de Hood, explicando que a legitimidade do bloqueio não requeria a proximidade da força bloqueadora, lembrando que, durante as Guerras Napoleônicas, a Marinha Real tinha freqüentemente declarado bloqueados portos que nunca tinham visto um navio britânico. Em relação à declaração de que os dois navios estavam inocentemente tentando estabelecer se o bloqueio estava ainda em vigor, o almirante brasileiro citou o grande juiz da Corte de Apresamento Britânica, Sir William Scott, que tinha rejeitado o mesmo argumento e tinha considerado como ilegítimo “enviar um navio a um lugar sujeito a bloqueio a fim de

conhecer a opinião dos bloqueadores”. Todavia, Guedes não era inflexível. O *Jessey* foi liberado; apesar de que o *Monarch* foi retido baseado no fato de que só tinha singrado para Montevideú após ter sido

alertado por tiro de canhão.

A guerra no Rio da Prata despertou preocupação imediata em todas as potências marítimas. O Esquadrão da América do Sul da Marinha Real procurou adequar-se ao problema. A Fragata *Doris* foi enviada a Montevideú em novembro de 1825 e permaneceu em alerta permanente, reforçada de tempos em tempos pela Nau *Wellesley*, de 74 canhões, capitânia do Comandante-em-Chefe Sir George Eyre, pela Fragata *Briton* e pelas Corvetas *Jaseur* e *Heron*. Um ano após, a mesma função coube à Fragata *Forte*, apoiada ocasionalmente pela *Thesis*, *Cadmus* e a nau *Ganges*, de 74 canhões, arvorando a bandeira do sucessor de Eyre, o Contra-Almirante Sir Robert Otway. Outras nações tiveram que tomar

**Em fins de 1826, a doutrina
estilo britânica que a
Marinha brasileira estava
usando com bastante efeito
foi abandonada**



FIM DO CORSÁRIO CONGRESSO (7 de dezembro de 1827) – A Divisão de James Norton, tendo avistado, na tarde de 6 de dezembro de 1827, o Brigue-Barca *Congresso*, de 20 bocas de fogo, sob o comando de César Fournier, e o Brigue mercante *Harmonia dos Anjos*, por aquele apresado, deu-lhes caça, obrigando-os a encalhar na Enseñada, junto à Ponta de Lara.

Ao amanhecer do dia seguinte, atacou-os com a Canhoneira *Grenfell*, as Escunas *D. Paula* e *Bela Maria* e três pequenas canhoneiras. Por volta das 11 horas, as tripulações argentinas abandonaram os navios, em escaleres, neles deixando um cirurgião e 35 homens, 24 deles gravemente feridos. Os nossos, também em escaleres, recolheram os feridos e prisioneiros, mais as bandeiras dos dois navios e a insígnia de Fournier. Não sendo possível desencalhar os navios, foram eles incendiados.

Mais uma vez, o valente Norton havia tirado dos mares um desses corsários, que, às dezenas, infestavam os mares do Brasil, causando feridas no organismo militar e econômico do Império.

Seria em um desses encontros com navios corsários argentinos que James Norton, seis meses depois, perderia o braço direito.

A aquarela mostra o apresamento e incêndio do corsário *Congresso*.

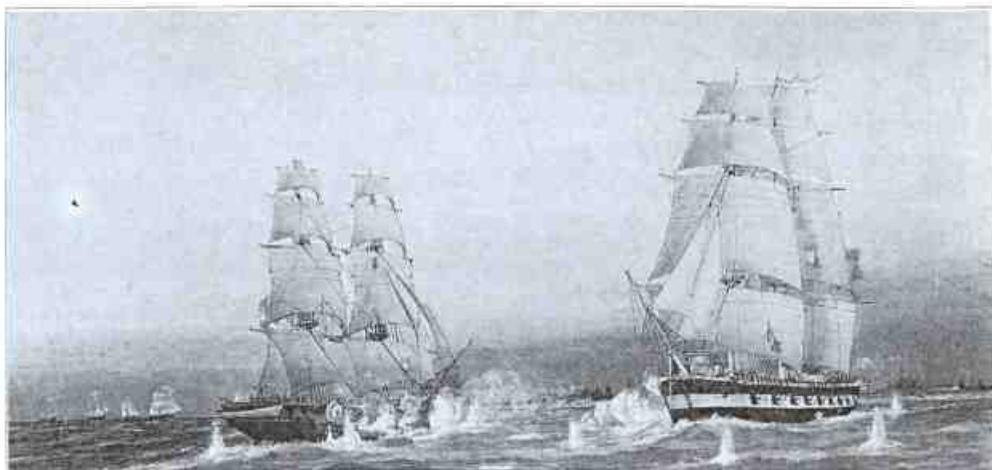
precauções especiais. A *USS Cyane* era o único navio estadunidense na estação sul-americana e, sob o comando do Capitão Jesse Elliot, permaneceu numa vigilância solitária, até que o Congresso autorizou o desdobramento da *USS Boston* e da *USS Macedonian* em agosto. O governo francês de Carlos X, sempre pronto a interferir onde houvesse algum problema, tinha o Brigue *Faune* cuidando dos seus interesses até maio, quando foi reforçado pelo Contra-Almirante Rosamel com duas fragatas e três navios menores.

Com a nomeação do Almirante Pinto Guedes, a quantidade de navios mercantes detidos aumentou de maneira notável. Os comandantes brasileiros receberam ordem de apreender todo navio encontrado na área. As dúvidas legais seriam dirimi-

das pela Corte de Apresamento em Montevideu – uma decisão infeliz em vista da inexperiência do juiz presidente. Assim, entre maio e julho, seis navios mercantes britânicos, um estadunidense, dois franceses e um dinamarquês foram apreendidos. Protestos foram imediatamente entregues pelo Cônsul Hood, Almirante Rosamel e pelo Comodoro Biddel. As legações britânica, francesa e estadunidense no Rio de Janeiro protestaram ao ministro do Exterior, que se encontrou na difícil situação de ter que atender às reclamações de três potências, cada uma das quais com uma interpretação diferente da lei de bloqueio.

A atmosfera piorou por dois incidentes que aconteceram longe do Rio da Prata.

Um foi a apreensão da escuna espanhola *Pilar*, perto da costa da África, pelo cru-



APRISIONAMENTO DO BRIGUE NIGER (23 de março de 1828) – Por decreto de 2 de janeiro de 1826, o Poder Executivo Nacional das Províncias Unidas do Rio da Prata novamente autorizara o corso marítimo, como uma das medidas “más eficaces para obtener el fin deseado de reducir a razón al Emperador del Brasil, e inducir-le a adoptar los principios de moderación y justicia sin los cuales no puede haber paz ni seguridad entre las naciones”.

O corso fora autorizado contra os navios e as propriedades do Imperador do Brasil e de seus súditos, devendo os interessados obter as patentes correspondentes e submeter-se ao regulamento de corso de 15 de maio de 1817.

Todas as presas, fossem navios de guerra ou particulares, com bandeira brasileira seriam incorporadas às Forças Navais argentinas e o produto de sua carga distribuído pelas tripulações que participassem da operação.

Durante toda a Campanha Cisplatina, suportamos esse tipo de guerra, que caracterizaria as ações navais ocorridas depois do Combate do Banco Santiago, em 8 de abril de 1827.

Um desses combates parciais ocorreu a 23 de março de 1828, entre o corsário argentino *Niger*, sob o comando John Halsted Coe e o Brigue *Caboclo*, ao mando de Guilherme James Inglis.

O *Niger* saíra com destino à costa brasileira, à procura de navios mercantes, quando foi avistado pelo *Caboclo*. O corsário tentou arribar, mas, estando a sotavento do navio brasileiro, não pôde evitar que, com rápida manobra, o brigue nacional descarregasse sobre ele duas bandas, fazendo-o render-se.

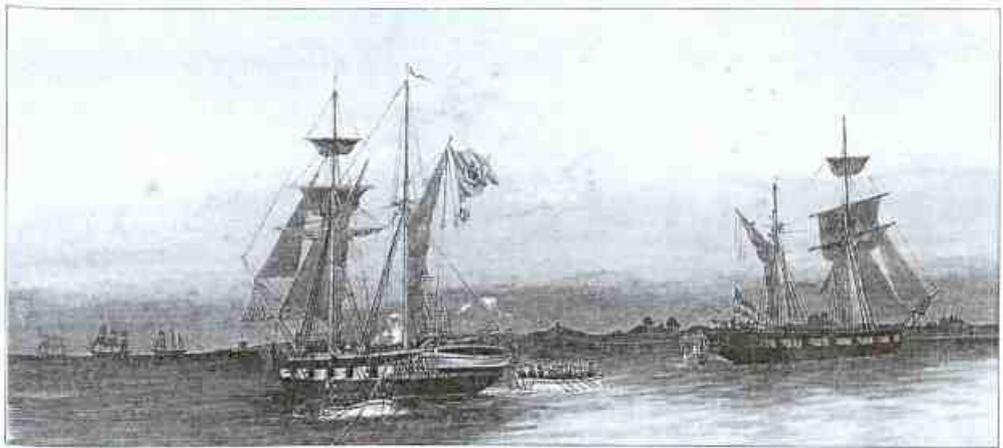
A aquarela nos mostra o momento em que o Brigue *Caboclo* disparava a primeira banda.

zador brasileiro *Empreendedor*. Na realidade, a *Pilar* já tinha sido apreendida pelo HMS *Redwing* sob a suspeição de ser um navio negreiro, mas era tripulado por uma guarnição de apresamento britânica. Apesar disso, a *Pilar* foi apreendida e sua tripulação aprisionada por seis meses, antes que as autoridades britânicas locais conseguissem libertá-los.

Ao mesmo tempo, Condy Raguet estava emitindo uma furiosa reclamação a respeito da captura do brigue estadunidense *Ruth* no meio do Atlântico, em junho, pelo

Independência ou Morte, com a justificada suspeita de que ele estava singrando para Buenos Aires para obter uma comissão de corsário.

Enquanto isso, para desespero dos diplomatas, o esquadrão bloqueador apreendeu mais navios neutros – o sueco *Anders*, os franceses *Salvador*, *Jules*, *La Genie* e *La Belle Caroline*, os estadunidenses *Flora*, *Matilda* e *Pioneer* e os britânicos *Carolina*, *Dickens*, *Cocquito*, *Henry and Isabella*, *Agenoria*, *George*, *Utopia* e *John*. O cônsul estadunidense no



COMBATE DE ARREGUI-TUYU (30 de maio de 1828) – Continuava a guerra de corso. Voltava o Brigue *8 de Febrero* de cruzeiro no litoral do Rio Grande, quando, às 8 horas da manhã do dia 29 de maio de 1828, por entre o nevoeiro reinante, que lhe dificultava a derrota, encontrou-se o Comandante Tomás Domingo Espora no meio da Divisão bloqueadora do Rio Salado.

Comandava a Força brasileira o Capitão-de-Mar-e-Guerra João de Oliveira Botas, que logo fez sinal de caça ao inimigo e começou a ação, com grande desvantagem para o valente adversário.

Atacado pelos navios brasileiros que lhe dizimavam a guarnição, fez rumo à terra o brigue, procurando a salvação nos baixios, onde não podiam lhe dar caça os navios de maior calado; enquanto, resoluto, respondia ao fogo dos imperiais, veio a encalhar, já próximo à terra, nos bancos Arregui, no Tuyu, proximidades do Cabo de Santo Antônio. Mesmo ali, o foi procurar a Escuna *Bela Maria*, sob comando de Marques Lisboa, futuro Almirante e Marquês de Tamandaré.

Os demais vasos da nossa Divisão Naval, impossibilitados de aproximarem-se do cenário da luta, foram testemunhas daquele terrível duelo.

Durante dez horas sucessivas, bateram-se os contendores. Nada menos de 900 tiros foram disparados pelo *8 de Febrero*. Ao amanhecer, o bravo comandante argentino içou a bandeira nacional e, saudando-a com um disparo sem bala, arriou, em seguida, o símbolo de sua pátria, entregando-se aos vencedores.

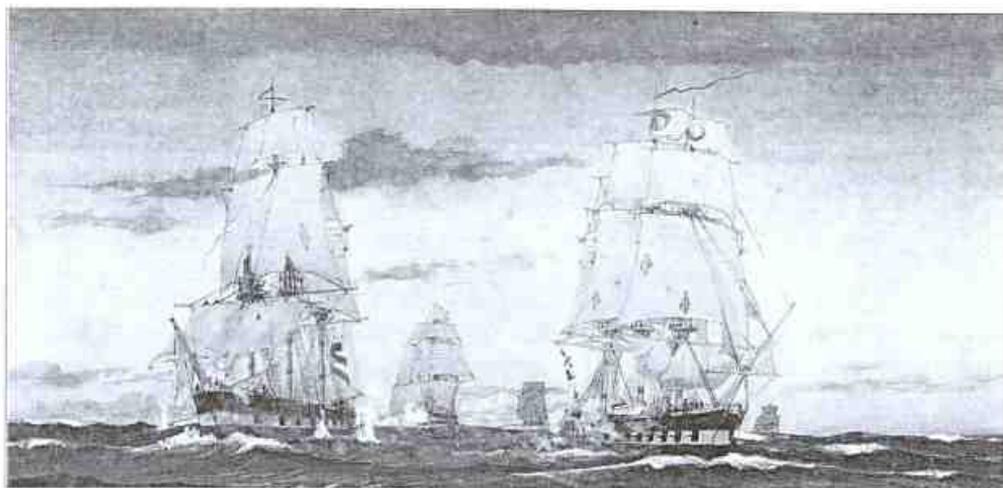
Quando um escaler da *Bela Maria* aproximou-se do *8 de Febrero*, notou Espora que o guardamarinha que o conduzia parecia receoso de possível agressão, ao que bradou com amarga ironia: "Atraque, señor oficial, con confianza, pues le doy mi palabra que están clavados los cañones, y no tengo pólvora ni para um cigarro."

A aquarela nos mostra o final do combate, ao amanhecer.

Rio de Janeiro, Condé Ragué, já tinha gasto sem sucesso dois anos reclamando compensação por apreensões durante a Guerra de Independência do Brasil. Notícias da captura de mais navios estadunidenses no Prata levaram-no ao auge da irritação. Começou a bombardear o ministro do Exterior com missivas em termos grosseiros, reclamando compensação.

Confiantes em uma rápida vitória, as autoridades no Rio de Janeiro inicialmente ignoraram a onda de protestos. Porém, o tem-

po tomado pelos processos, a falta de Lei Brasileira de Apresamento e a inexperiência dos juízes acabaram com toda confiança no processo legal. Mesmo após 12 meses, nenhuma presa tinha alcançado o estágio de apelo; a paciência internacional estava chegando ao fim. Havia reclamações que tanto a Corte de Apresamento em Montevideu como a Corte Superior do Almirantado no Rio de Janeiro tinham aceito a interpretação de Pinto Guedes para a lei de bloqueio, tornando fútil qualquer protesto.



APRISIONAMENTO DO CORSÁRIO *DORREGO* (23 de agosto de 1828) – A Guerra da Cisplatina chegava ao seu final.

A 27 de agosto de 1828, assinou-se a Convenção Preliminar de Paz entre D. Pedro I, Imperador do Brasil e a República das Províncias Unidas do Rio da Prata, a fim de pôr termo à guerra entre o Império e aquela República.

Mas como disse o historiador naval Angel Carranza, “la gloria marítima de la República, no quedo sepultada con los restos de su escuadra en el banco funesto del Monte Santiago”. Às vésperas da assinatura da paz, o Almirante Brown conseguiu, com grande esforço, reunir três navios e mandá-los, em cruzeiro, à costa do Rio Grande do Sul.

Eram eles: a Corveta *Dorrego*, o Brigue *General Rondeau* e a Escuna *Argentina*.

A 23 de agosto, encontrava-se a Esquadra brasileira fundeada a leste do Banco Chico; em torno dos navios maiores bordejavam os de pouco calado, mais ligeiros, mantendo vigilância dia e noite. Às 19 horas, sinal da Escuna *Rio da Prata* anunciou a saída de navios inimigos.

Marques Lisboa, comandante da *Rio da Prata*, iniciou a caça, engajando-se na perseguição o Brigue *Caboelo*, de James Inglis e a Corveta *Bertioga*, sob o comando de George Broom.

Soprava rijo o pampeiro e nossos navios, à força de vela, aproximaram-se cada vez mais do inimigo, até que a *Bertioga* conseguiu emparelhar com a *Dorrego*, começando o combate.

Com grande perícia e coragem, o comandante argentino Soulin sustentou a luta por 16 horas, mas, abandonado pelos dois companheiros, com sua gente exausta e grande número de feridos e mortos, resolveu entregar-se. A valente *Dorrego* perdeu no embate o mastaréu de velacho, ficando seu pano muito roto e cortados pela metralha os cabos de laborar.

Arriado seu pavilhão, o corsário *Dorrego* foi presa da Corveta brasileira *Bertioga*, no último combate naval da Campanha Cisplatina.

A aquarela mostra o momento da rendição da *Dorrego*.

A Marinha brasileira lentamente começou a estrangular o comércio de Buenos Aires. Em um período normal de seis meses, 180 navios mercantes teriam aportado. Na segunda metade de 1826, somente dois navios tinham conseguido passar pelo bloqueio. As finanças de Buenos Aires foram drasticamente abaladas. O preço de bens estrangeiros aumentaram 250%, enquanto

a receita da alfândega caiu de £429.300 em 1825 para £81.900 em 1826.

O bloqueio estava provando ser a mais eficiente arma do Brasil na guerra contra os argentinos.

Então, em novembro de 1826, Condy Raguet anunciou publicamente que os Estados Unidos recusavam-se a aceitar a legalidade do bloqueio e não permitiriam que

seus navios fossem detidos. Ao mesmo tempo, o embaixador francês foi ordenado a rejeitar o bloqueio e ameaçar represálias navais se as presas francesas não fossem liberadas e não fosse paga uma indenização. A resolução brasileira começou a ruir. Internamente, o jovem e carismático imperador, Dom Pedro, enfrentava uma situação econômica e política em deterioração. Externamente, se confrontava com a crise de sucessão em Portugal. Dom Pedro tinha uma solução engenhosa, mas para pô-la em ação precisava do bom relacionamento com a Grã-Bretanha, França e os Estados Unidos. Fazer concessões em relação ao bloqueio de Buenos Aires parecia um pequeno preço a pagar para ganhar o apoio que procurava.

Em 29 de novembro de 1826 veio o primeiro gesto, designado a evitar uma repetição do incidente do *Ruth*. Pinto Guedes foi ordenado a não mais deter navios em alto-mar e restringir futuras apreensões às vizinhanças dos portos bloqueados. Porém como outra – e muito maior – concessão, o almirante foi instruído a seguir as ordens confidenciais enviadas a Lobo em dezembro de 1825. Em outras palavras, seus cruzadores teriam permissão de deter navios neutros só se estes estivessem tentando desafiar o bloqueio *após* terem sido individualmente informados de sua existência. Assim, a doutrina estilo britânica que a Marinha brasileira estava usando com bastante efeito foi abandonada.

O Almirante Pinto Guedes ficou desolado com suas novas ordens. Em Buenos Aires, o Cônsul-Geral Woodbine Parish entendeu perfeitamente o que as mesmas significavam e escreveu a Londres prevenindo que as novas regras iriam afetar de ma-

neira bastante negativa o assalto da Marinha brasileira ao comércio argentino.

Ele tinha razão.

Com as mãos da Marinha Imperial agora atadas, o comércio inimigo começou a reviver.

Durante 1826, a certeza de que navios mercantes neutros seriam apreendidos assim que avistados tornaram tentativas de romper o bloqueio muito perigosas. Em 1827 e 1828, o fato de ser detido por um navio de guerra brasileiro levando a nada mais sério do que um alerta fez com que valesse a pena se arriscar. O resultado foi que, no segundo ano da guerra, 110 navios (incluindo corsários) conseguiram aportar em Buenos Aires. Porém somente dois eram britânicos. Os comerciantes britânicos ainda estavam embaraçados pelo reconheci-

mento do seu governo ao bloqueio brasileiro e a conseqüente impossibilidade de obterem seguro. Foram os estadunidenses que colheram o benefício da nova situação. Durante 1827

e 1828, o número de navios estadunidenses singrando para o (ou do) Prata aumentou sensivelmente. Alguns foram interceptados e afastados pelos brasileiros; alguns foram capturados ou incendiados; porém 59 atravessaram para colher sua recompensa na forma de lucros excepcionais. Muitos foram vendidos para se tornar parte da nova leva de corsários oceânicos.

Novembro de 1827 trouxe uma mudança de governo no Brasil, porém nenhuma mudança na política. No mês seguinte, o ministro da Marinha, Diogo de Brito, escreveu uma longa carta a Pinto Guedes ordenando-lhe impor “o mais rigoroso bloqueio... e toda possível hostilidade para manter o inimigo em constante estado de

Nenhum país pode impor um bloqueio sem ter o poder naval e a força política para impô-lo

alarme". Porém a cautela normal do político levou a melhor. Caso o almirante se cedesse em relação ao termo "rigoroso bloqueio", ele era lembrado de que navios neutros poderiam ser apreendidos somente se fossem previamente avisados sobre sua existência. Tal posição era lamentável, escreveu, porém os protestos das potências estrangeiras tinham sido "de uma natureza tão imperiosa... que quase correspondiam a uma declaração de guerra".

O Almirante Pinto Guedes ficou irritado.

Em uma série de acres respostas, ele disse aos seus superiores o que pensava. Ele deplorou a fraqueza política que tinha levado a Marinha brasileira a abandonar a doutrina do bloqueio estrito e relacionou com satisfação as perdas que tinham sido causadas ao inimigo desde que tinha tomado o comando. Porém mesmo tendo tido sucesso contra a navegação argentina, o moral da Marinha brasileira tinha sido adversamente afetado pelas restrições que lhe tinham sido impostas em relação aos neutros – que, na verdade, transportavam a grande maioria do tráfego argentino. A insatisfação sentida por Guedes era abertamente expressa em sua resposta a um protesto do Cônsul Hood acerca da *Enterprise* – o primeiro navio britânico a entrar no Prata em 18 meses e que tinha sido prontamente capturado à vista de Buenos Aires. Ordenando a liberação do navio, o almirante, com enfado, adicionou: "Eu não sinto a menor repugnância em agir razoavelmente com os súditos de Sua Majestade Britânica, porém ninguém é ignorante do mal que cidadãos dos Estados Unidos têm feito por tirar vantagem das obstruções colocadas no caminho deste esquadrão – obstruções que agora tornam o bloqueio ineficiente."

Os franceses e estadunidenses estavam satisfeitos com as concessões do Governo Imperial. Mais e mais navios conseguiam atravessar até Buenos Aires e o número de

navios neutros detidos caiu drasticamente. A Corte de Apresamento em Montevidéu começou a apresentar julgamentos mais moderados – prontamente liberando, por exemplo, o estadunidense *Pioneer*, o francês *Geneviève* e os britânicos *Dickens* e *Agenoria*. Todavia ainda permanecia o problema dos navios que já tinham sido apreendidos. A maioria destes estava no Rio de Janeiro e foi para lá que o foco da atenção diplomática se voltou. Com oito navios britânicos, cinco franceses, um dinamarquês, um sueco e três presas estadunidenses fluando na baía à espera de uma decisão, o embaixador britânico, o Hon. Robert Gordon, começou a pressionar pela liberação dos navios que eram de sua responsabilidade. Estes eram o *Utopia*, *Atlantic*, *William and Henry*, *Ann*, *George*, *Henry and Isabella*, *John* e *Stag*. Ele não achava que seria difícil, apesar de seu secreto conhecimento de que o conselheiro jurídico do governo britânico tinha informado que, se fossem julgados de acordo com as Leis Inglesas de Apresamento, seriam condenados. Os brasileiros estavam desejosos de resolver o problema, porém a questão da indenização surgiu. O valor tornou os ministros nervosos e, para se protegerem, decidiram, em outubro de 1827, criar uma Junta Consultiva para resolver a questão.

Os embaixadores esperaram. Por meses nada aconteceu.

As três potências responderam de diferentes maneiras.

Os franceses decidiram fazer jogo sujo diplomático, porém deram a conhecer o fato de que uma poderosa força naval estava vindo para reforçar a posição de seus diplomatas, pelo uso da força.

Os estadunidenses exerceram uma pressão mais suave.

Os britânicos se ocuparam com iniciativas para conseguir a paz e esperaram confiantemente por uma solução. Então, em

maio de 1828, Gordon ouviu rumores de que o governo brasileiro tinha finalmente feito um acordo com os franceses e estadunidenses, tendo concordado em pagar compensação pelos seus navios apresados durante o bloqueio.

Gordon escreveu imediatamente ao Marquês de Aracaty, ministro do Exterior, solicitando a liquidação das demandas das presas britânicas e oferecendo uma solução – essencialmente a liberação de todos os navios e o uso dos direitos alfandegários devidos, para pagar os seus donos.

Porém era muito tarde.

Em 21 de maio, o imperador tinha publicado um decreto resolvendo o assunto. Pelos seus termos, seis presas mais seriam liberadas, porém oito seriam condenadas. Estas eram os navios britânicos *George*, *Henry and Isabella*, *John* (em Montevideú) e *Cocquito*, o francês *Jules* (em Montevideú), *Salvador* e *Courier* e o estadunidense *Matilda*.

Gordon protestou veementemente, porém inutilmente.

Os brasileiros tinham decidido resolver o problema das presas pela discussão com cada nação em separado e oferecendo reciprocidade como base para a solução. Em outras palavras, Grã-Bretanha, França e os Estados Unidos seriam tratados da mesma maneira como tratariam o Brasil na mesma situação. Assim, navios britânicos detidos durante o bloqueio do Rio da Prata seriam tratados severamente, enquanto navios franceses e estadunidenses seriam tratados com leniência. Com a aceitação pelos franceses e estadunidenses desta solução, o imperador estava inflexível.

Isso era exatamente o que Gordon tinha tentado evitar e ele pressionou os brasileiros para inverter a decisão. Porém seus esforços foram subitamente subvertidos por uma mudança na posição do governo britânico. Por anos ele tinha apoiado o bloqueio

brasileiro, porém o enfraquecimento de sua execução e a conseqüente expansão do comércio estadunidense tinham obrigado esta posição a ser reconsiderada. Atacado pelos protestos de comerciantes e donos de navios, os ministros decidiram que não podiam mais penalizar o comércio britânico pelo respeito ao bloqueio. Precisavam apenas de uma desculpa plausível para abandoná-lo. As Câmaras de Comércio de Londres, o Lloyd's de Londres e particulares forneceram evidências. Listas de navios aportando e zarpando de Buenos Aires foram fornecidas como “prova” de que o bloqueio brasileiro era ineficaz.

O governo britânico aceitou a informação sem mais delongas. Ele queria ser convencido e o foi. Em abril de 1828, Robert Gordon foi ordenado a informar ao governo brasileiro que, apesar de o governo britânico ter aprovado o bloqueio desde o início, apesar do dano ao seu comércio, “fatos recentes mostraram... que o bloqueio não é tão ativamente nem tão uniformemente executado” para fazê-lo aceitável, com o resultado de que o governo agora considera o bloqueio “ineficiente, ineficaz e portanto ilegítimo”. Em 4 de junho, Gordon transmitiu as novas decisões. Na semana seguinte, levantou novamente a questão das presas. Não houve resposta.

Três semanas depois, Aracaty respondeu. O ministro confirmou que as sentenças dos quatro navios britânicos permaneciam e, usando uma clássica tática diplomática de postergação, disse que o assunto deveria ser transferido para Londres através do embaixador brasileiro. Havia uma desculpa engenhosa. Notícias tinham chegado de que Gordon em breve seria transferido do Rio de Janeiro. Como Aracaty cortesmente explicou, posteriores discussões no Brasil seriam sem nexos, já que ele não seria capaz “de acompanhar o desenvolvimento das negociações”.

Gordon não podia fazer nada mais do que observar o sucesso dos esforços diplomáticos de outras potências e Lord Ponsonby, que chegou em agosto para substituí-lo como embaixador, pouco mais podia fazer.

Em setembro, ele informou mal-humoradamente que os brasileiros e os franceses tinham chegado a acordo, que as restantes presas francesas seriam liberadas e que seria paga uma compensação. O novo *chargé d'affaires* dos Estados Unidos, William Tudor, também tinha tido sucesso. Chegando em junho de 1828, tinha introduzido uma nova tática estadunidense – cortesia e moderação. Tudor descobriu que as reivindicações financeiras que Condy Raguet tinha apresentado com tanto vigor eram baseadas em valores exagerados e falsas notas fiscais. Na sua opinião, tinha havido algumas flagrantes injustiças. A maioria dos navios era claramente de violadores de bloqueio e os reclamantes estadunidenses estavam “notoriamente fazendo todo o possível para ajudar os buenaienses”. O resultado foi que o governo brasileiro tinha concedido aos estadunidenses os mesmos termos que aos franceses.

Em agosto de 1828, o Brasil e a Argentina foram finalmente persuadidos a fazer a paz.

Porém a discussão sobre as presas britânicas continuou.

Em Londres, o governo endureceu sua posição.

Em novembro, Ponsonby foi ordenado a exigir compensação pelos quatro navios ainda detidos. Se nenhuma resposta fosse recebida dentro de 30 dias, ele deveria informar que os navios do esquadrão britânico da América do Sul apresariam navios brasileiros até o valor do dinheiro devido. Lord Ponsonby não só entregou o ultimato, como ameaçou de represálias se todas as exigências britânicas não fossem satis-

feitas, mesmo para os navios que tinham sido liberados.

A conjuntura piorou pela deterioração da situação no Rio da Prata.

Aborrecido com o número de navios mercantes estrangeiros – agora incluindo navios britânicos – tentando passar pelo bloqueio nos últimos meses da guerra, o Almirante Pinto Guedes tinha se decidido a usar táticas drásticas.

Quatro navios britânicos – *Hellespont*, *Unicorn*, *Liberator* e *Resolution* – foram apreendidos sem serem primeiro alertados para se retirarem e o navio britânico *Nestor* – uma presa argentina recapturada pela Marinha Imperial – foi detido sem motivo.

Em agosto de 1828, apreenderam o corsário argentino e incendiaram os dois navios mercantes que ele escoltava, o britânico *Lord Eldon* e o estadunidense *Hussar*.

Então, com a criação de um Uruguai independente no fim do ano, os brasileiros começaram a evacuar Montevideú, levando suas presas restantes consigo.

Em dezembro, o *Nestor* zarpou para o Rio de Janeiro escoltado pela Fragata *Nicteroy* e foi apreendido pelo HMS *Tribune*, agindo sob ordens algo confusas. O governo imperial ficou furioso.

Em Londres, o novo ministro do Exterior, Lord Aberdeen, ficou igualmente aborrecido. Ordens foram imediatamente enviadas para o *Nestor* ser devolvido, junto com uma repreensão a Ponsonby pela sua ameaça de represálias. Porém era muito tarde. Em março de 1829, o Marquês de Aracaty tinha escrito uma nota aceitando relutantemente a posição de que o Brasil não tinha escolha a não ser cumprir com as demandas de Ponsonby em relação às presas. Uma Comissão Mista de dois membros britânicos e dois membros brasileiros foi constituída para resolver o assunto.

O cavalo brasileiro tinha sido levado até o rio, porém o difícil seria fazê-lo beber. O

ressentimento causado pelos modos de Ponsonby prejudicou as negociações e levou os brasileiros a trabalhar a passo de cágado. A coleção de documentos, problemas de avaliações do valor dos navios, da deterioração dos mesmos, dos custos portuários, da deterioração da carga, de perdas de negócios e dos salários pagos aos marinheiros causaram atrasos.

Em junho de 1829, Lord Ponsonby saiu de cena, para ser substituído pelo moderado Arthur Aston, porém não houve diferença.

Por volta de janeiro de 1831, nenhum dos 26 reclamantes tinha sido ainda considerado, enquanto a maioria daqueles dos Estados Unidos e da França não só tinha sido aprovada mas já tinha sido paga pela compensação de 243 contos de réis (£32.400) e 409 contos (£54.000) para uma dúzia dos reivindicantes de cada um destes dois países.

Enquanto a situação política e econômica do Brasil pós-guerra deteriorava, assim as demoras se prolongavam.

Os ministros tinham medo de pedir fundos para pagar a Assembléia – agora mais de 3.000 contos (£286.240).

Então, em março de 1831, aconteceu uma revolução política de menor importância que forçou o Imperador Dom Pedro a abdicar em favor de seu filho ainda criança. O últimos vestígios da influência portuguesa foram removidos e os brasileiros tomaram as rédeas da nação através de uma regência de três homens e de uma Assembléia poderosa.

O Embaixador Aston temia que o sentimento antiestrangeiro que preponderava pudesse deter os progressos que já tinham sido conseguidos para a solução das reivindicações. Um prazo de seis meses foi imposto antes de apelar para a ação da Marinha Real. Ele não precisava se preocupar. O novo regime estava não só resolvido a acertar a questão, como era suficientemente forte para fazê-lo. O novo pri-

meiro-ministro, Pedro de Araújo Lima, estava decidido a resolver o problema das presas de uma vez por todas. Ele rapidamente chegou a um acordo com Aston e os reivindicantes e confirmou a solução com seus colegas. A Comissão Mista acelerou sua ação e concluiu seu trabalho em novembro de 1832, enquanto a Assembléia formalmente aprovava compensação (inclusive juros) de 4.990 contos (£490.000) em Bônus do Tesouro a serem pagos em três anos. No seguinte mês de março, uma adjudicação de aproximadamente £45.000 foi feita aos proprietários do *George, Henry and Isabella, John e Cocquito*. Outros acordos seguiram-se em intervalos regulares. No fim de 1834 – oito anos depois de que os eventos tinham acontecido –, todas as reivindicações resultantes de apresamentos no Rio da Prata tinham sido resolvidas.

A lição do bloqueio brasileiro é bastante clara. Nenhum país pode impor um bloqueio sem ter o poder naval e a força política para impô-lo.

A Marinha brasileira era suficientemente forte para realizar a tarefa, porém o Império era muito frágil para resistir aos protestos.

O domínio da Marinha Imperial no Prata foi rompido não por ação militar da Argentina, mas sim por fraqueza política de seu próprio governo.

Porém a história também mostra a impossibilidade de mesmo uma grande potência conseguir o que quer, sem estar preparada para ir até o fim e usar a força.

Foi irônico o fato de que a França e os Estados Unidos – cuja oposição ao bloqueio do Rio da Prata tinha sido grandemente responsável pelo enfraquecimento do esforço de guerra do Brasil – terem sido os países que conseguiram um acordo sobre as presas de guerra rápido e liberal. Era mais notável ainda no caso dos Estados Unidos, considerando-se o apoio

estadunidense aos colegas republicanos na Argentina e a sarcástica hostilidade do povo e da imprensa à causa Imperial.

A Grã-Bretanha, por outro lado, tinha reconhecido o bloqueio e apoiava a monarquia brasileira, sendo muito responsável pelo término desta guerra com a Argentina. Todavia, na questão das presas a diplomacia britânica não conseguiu nada de perceptivo. Nenhuma pressão conseguia que o Imperador cedesse. Possivelmente ele achava que tinha sido forçado a

ceder demais. Os intragáveis Tratados de Comércio e do Tráfico de Escravos, já forçados a ele pelos britânicos, a natureza unilateral das demandas britânicas e a posição soberba de Lorde Ponsonby provaram ser demais. Dom Pedro tinha decidido tomar uma posição firme – e esta era ela. Uma ação militar contra um grande parceiro em comércio e um regime que favoreciam estava fora da questão.

E sem ação militar o governo britânico pouco podia fazer.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRA> / Bloqueio do Rio da Prata /; Guerra contra a Argentina;

REFERÊNCIAS

1. Woodbine Parish a Bidwell, 1º de dezembro de 1827, PRO, FO (Public Records Office, Foreign Office – Escritório de Arquivos Público, Ministério do Exterior) 354/8.
2. Chamberlain a Canning, nº 72, 15 de julho de 1826, PRO, FO 13/23.
3. Paranaguá a Lobo, 24 de dezembro de 1825, AN (Arquivo Nacional) Rio de Janeiro, XM 1206, e anexado a Gordon a Canning, nº 19, 21 de dezembro de 1827, PRO, FO 13/38.
4. Woodbine Parish a Canning, nº 5, 25 de janeiro de 1826, PRO, FO 6/11.
5. Lobo informou ao Capitão Sinclair, da *Doris*, que sua força bloqueadora consistia de 43 navios. Hood a Canning, 8 de janeiro de 1826, PRO, FO 51/2.
6. Raguet a Santo Amaro, 13 de dezembro de 1826, citado em Lawrence Hill “Diplomatic relations between the USA and Brazil” Duke University Press (1932), 45.
7. Woodbine Parish a Canning, nº 3, 14 de março de 1826, PRO, FO 6/11.
8. Hood a Canning, nº 12, 30 de junho de 1826, PRO, FO 51/3.
9. Correspondência Hood-Pinto Guedes, 28, 29 de maio de 1826, PRO, FO 51/3.
10. *Monarch, Jessey, William and Henry, Atlantic, Stag* (Grã-Bretanha), *Leonidas* (EUA), *Le Courier, Junon* (França), *Fortuna* (Dinamarca).
11. Gordon a Dudley, nº 19, 21 de setembro de 1827, PRO, FO 13/38. Embaixador de Gestas citado em L.A. Boiteux, “A Guerra da Cisplatina”, *Revista Marítima Brasileira* (Rio de Janeiro, 1958), LXXXVII, 334.
12. Woodbine Parish a Bidwell, 1º de dezembro de 1827, PRO, FO 354/8.
13. Paranaguá a Pinto Guedes, 29 de novembro de 1826, AN Rio de Janeiro, XM 678, anexado com Gordon a Canning, nº 14, 21 de fevereiro de 1827, PRO, FO 13/36.
14. Woodbine Parish a Planta, 6 de fevereiro de 1827, PRO, FO 6/20.

15. Woodbine Parish a Bidwell, 31 de julho e 31 de dezembro de 1827, PRO, FO 6/20. Ponsonby a Dudley, nº 13, 4 de Dezembro de 1827, PRO, FO 6/19.
16. Diogo de Brito a Pinto Guedes, 3 de dezembro de 1827, AN Rio de Janeiro, XM 678, citado em *Os nossos almirantes*, Imprensa Naval (Rio de Janeiro, 1917), Vol. 2, 31-2.
17. Diogo de Brito a Pinto Guedes, 17 de dezembro de 1827 e 16 de fevereiro de 1828, AN Rio de Janeiro, XM 678, *ibid*, 38-41.
18. Pinto Guedes a Hood, 19 de setembro de 1827, PRO, FO 51/3.
19. Gordon a Dudley, nº 19, 21 de setembro de 1827, PRO, FO 13/38.
20. *Utopia, Atlantic, William and Henry, Anne, George, Henry and Isabella, John, Stag* (Grã-Bretanha), *Courier, Junon, La Genie, Jules, La Belle Gabrielle* (França), *Ruth, Leonidas, Matilda* (EUA), *Fortuna* (Dinamarca) e *Anders* (Suécia).
21. Gordon a Canning, nº 21, 3 de abril de 1827, PRO, FO 13/37.
22. Gordon a Aracaty, 23 de maio de 1828, PRO, FO 13/47.
23. Gordon a Dudley, nº 2, 27 de julho de 1828, PRO, FO 13/47.
24. Dudley a Gordon, nº 16, 5 de abril de 1828, PRO, FO 13/46.
25. Gordon a Dudley, nº 6, 1 de agosto de 1828, PRO, FO 13/47.
26. Tudor a Clay, 28 de setembro de 1828, citado em Hill, *Diplomatic relations*, 60.
27. Aberdeen a Ponsonby, 10 de novembro de 1828, PRO, FO 13/59.
28. Ponsonby a Aberdeen, nº 9, 17 de janeiro de 1829, PRO, FO 13/60. O ressentimento brasileiro em relação às ameaças de retaliação foi tornado explícito no Relatório do Ministro do Exterior à Assembléia Legislativa, em maio de 1831.
29. Otway a Croker, nº 150, 4 de dezembro de 1828, PRO, Administration 1/31.
30. Aberdeen a Ponsonby, nº 15, 20 de junho 1829, PRO, FO 13/59.
31. Ponsonby a Aberdeen, nº 19, 26 de março de 1829, PRO, FO 13/60.
32. Hill, "Diplomatic relations", 63, e Relatório do Ministro do Exterior à Assembléia, maio de 1831.
33. Palmerston a Aston, 18 de abril de 1832, PRO, FO 13/91.
34. Decreto de 23 de outubro de 1832.
35. Aston/Ousley a Palmerston, nº 9, 65, 71 e 43, 3 de março, 22 de outubro, 4 de dezembro e 4 de maio de 1833, PRO, FO 13/92, 101 e 102.
36. Fox a Palmerston, nº 21, 20 de setembro de 1834 – com Relatório do Ministro do Exterior à Assembléia, abril de 1834 e anexos – PRO, FO 13/110.

BRIAN VALE foi funcionário do British Council servindo na América do Sul e Espanha.

É membro de longa data da Society for Nautical Research (editora da revista *Mariner's Mirror*).

Especializou-se na história anglo-sul-americana do começo do século XIX e escreveu vários livros e artigos sobre este assunto, inclusive para o *Mariner's Mirror* e para a *História Naval Brasileira*.

Foi condecorado pela Marinha brasileira pelo seu trabalho.

Publicou sobre a Guerra Cisplatina, em janeiro de 2000, *A war between englishmen: Brazil against Argentina on the River Plate 1823-30*. Recentemente lançou um livro sobre o Esquadrão Sul-Americano da Marinha Real durante a Guerra Cisplatina.



Biblioteca da Marinha, na rota das grandes navegações



Rua Mayrink Veiga, 28
Tel: (0XX-21) 2516-8784
2516-9654

Um mundo ainda desconhecido, mas marcado pela audácia de homens de espírito aventureiro. Antigas rotas marítimas, definidas pelas constelações, guiavam esses homens a mares distantes. Assim era no tempo da descoberta das Américas. Conheça mais sobre os mares dos grandes navegadores da História e viaje a uma época em que piratas e corsários cruzavam os oceanos.

A Biblioteca da Marinha, na Seção de Mapoteca, possui uma coleção de cartas náuticas dos séculos XVII e XVIII e, na Seção de Obras Raras, livros sobre diversos assuntos, especialmente científicos, além de uma coleção de álbuns e outras de roteiros de navegação, incluindo obras do século XVI.

Com um acervo de aproximadamente 110 mil volumes, a Biblioteca é especializada nas áreas de História Naval, História Geral e do Brasil, além de Cartografia.

Venha navegar pelos séculos. A Biblioteca da Marinha situa-se à Rua Mayrink Veiga, 28 – Centro e funciona de segunda a sexta-feira, das 8h às 16h45min.

PIRATARIA, ROUBO ARMADO EM ÁGUAS TERRITORIAIS E A BANDIDAGEM NOS PORTOS*

PRÊMIO JACEGUAY

O Prêmio Jaceguay é assim denominado em honra do Almirante Arthur Silveira da Mota, Barão de Jaceguay, que o instituiu na Sessão Magna de 11 de junho de 1890, por ocasião de sua posse na presidência do Clube Naval. É constituído de uma medalha de ouro, de 4cm de diâmetro, apresentando na face anterior a figura da ciência, sentada na base de um canhão, tendo as mãos apoiadas no cepo de uma âncora.

O uso da medalha do Prêmio Almirante Jaceguay foi regulamentado pelo Decreto nº 16.934 de 10 de junho de 1945.

O tema para 2002 foi "*Pirataria, Roubo Armado em Águas Territoriais e Bandidagem Contemporânea nos Portos*".

A Comissão Julgadora, composta pelos CAte Sérgio Roberto de Oliveira Queiroz, CMG Herbert de Mattos Seidel e CMG Luiz Francisco Nunes de Souza, outorgou o prêmio ao CMG Roberto Ferreira da Silva, entregue pelo Presidente do Clube Naval.

A Diretoria do Clube Naval solicitou a publicação do trabalho premiado na *Revista Marítima Brasileira*, cumprindo o enunciado no art. 18, que regulamentou a outorga deste prêmio.

ROBERTO FERREIRA DA SILVA
Capitão-de-Mar-e-Guerra

SUMÁRIO

PARTE I

Introdução

Resumo histórico

O problema

As soluções para o problema (para portos e vias navegáveis)

A convenção das Nações Unidas sobre direito do mar

Roubo armado

Ações recomendadas

Criação da Guarda Costeira

Repressão ao banditismo nos portos

Policimento nos grandes rios

A ação da Corveta Angostura

Recomendações da IMO

PARTE II

Soluções para o problema (para os navios)

Vigie o navio e a carga

Ilumine o navio e seu costado

Estabeleça comunicações para apoio externo

Controle os acessos à carga e aos compartimentos habitáveis

Mantenha as vigias fechadas

Não deixe objetos de valor expostos

Mantenha as escadas de portuló recolhidas

Em caso de assalto

Mantenha os vigias contratados sob controle do oficial de quarto

Comunique à Polícia Federal qualquer ocorrência relativa a furto, roubo ou assalto

Conclusão

* N.R.: O presente artigo fez juz ao Prêmio Jaceguay 2002 do Clube Naval.

Os negritos são de autoria da RMB.

PARTE I

INTRODUÇÃO

O estudo de qualquer tema ligado à criminalidade em nosso país é importante e suas conclusões sempre preocupantes. A ação dos bandidos é assunto diário nos jornais, revistas e televisão, influenciando seriamente o cotidiano da nossa população e afetando negativamente o País como um todo e, em particular, a nossa economia.

Estando o país inteiro à mercê dos bandidos, com um saldo de mortos anual, provocados pelo crime, com similar apenas em países envolvidos em guerras civis, e os governos, em todas as esferas, federal, estadual e municipal, mostrando-se despreparados para lidar com o problema, é claro que os reflexos no mar, nos rios e nos portos não tardariam em aparecer.

A pirataria, o roubo armado em águas territoriais e a bandidagem nos portos preocupa não só as nossas autoridades como as do mundo inteiro. Organizações internacionais renomadas, como a Organização Marítima Internacional (IMO), da Organização das Nações Unidas (ONU), e a Câmara Internacional do Comércio ocupam-se do assunto, assim como diversas entidades particulares, como a Special Ops Associates, empresa americana especializada em segurança, investigação de roubos e recuperação de navios. Suas estatísticas só apresentam um incremento no número de casos, seja de pirataria ou roubo armado, sem falar na variada gama de crimes cometidos nos portos.

Um passeio rápido pela história mostra que a pirataria é um problema antigo. Surgiu nos primórdios da história humana, assim que o comércio nos rios, lagoas e mares cresceu a ponto de ativar a cobiça

alheia. Foi evoluindo conforme melhoravam os navios, as armas e as táticas aplicadas aos combates no mar. Tornou-se um bom negócio e assim despertou o interesse de comerciantes, banqueiros e, conseqüentemente, de governos.

Tão boas foram as técnicas desenvolvidas pelos piratas, que logo foram adaptadas pelas Marinhas de Guerra, e então surgiu a guerra de corso, que é o ataque esporádico contra o tráfego comercial do inimigo, realizado por navio de guerra ou por navio mercante armado, quando se tira partido, em alto grau, da surpresa. É a forma de ação utilizada pelo beligerante mais fraco no mar. É uma espécie de guerrilha do mar e cujo estudo foge ao escopo deste trabalho, mas demonstra que as técnicas usadas pelos piratas são boas e a repressão às suas ações é tarefa bastante árdua.

Voltando à história, quando o combate à pirataria se sofisticou, tratados foram estabelecidos e o direito internacional criou regras para o combate aos piratas. Se o combate se trava longe de terra, é de responsabilidade das Marinhas de Guerra. Se a repressão ocorrer próximo a terra, outras entidades governamentais atuarão, seja uma guarda costeira ou a polícia.

Para o armador, dono do navio atacado ou para o dono da carga roubada, a distância onde ocorreu o fato ou o órgão do governo responsável não importa; o que se torna importante é o prejuízo decorrente e, em alguns casos, as vidas humanas que se perderam.

Estes prejuízos são, normalmente, de três tipos:

- roubo de valores da tripulação e/ou o dinheiro que o armador deixa a bordo para fazer frente a pequenas despesas (normalmente ocorre com o navio no porto);

- roubo dos valores da tripulação e da carga existente a bordo; e

- rapto do navio, seguido de exigência de resgate ou da venda da sua carga inteira e do navio, alterando-se suas características exteriores e mudando a sua bandeira de registro. Nestes casos a tripulação é abandonada à própria sorte no mar ou eliminada.

Os empresários reagem aumentando o preço do frete e as seguradoras aumentam o prêmio do seguro. Isso ocorrendo num país em que se gastam bilhões de dólares com fretes e seguros, como é o caso do Brasil, um aumento desses valores repercute seriamente na nossa balança de pagamentos.

Pelo lado do governo, o combate ao roubo armado aos navios e à bandidagem nos portos se reverte de complexidade, no momento em que tenta coordenar o trabalho de diversos órgãos de formação e tarefas divergentes, aliadas às dificuldades orçamentárias por que todos passam.

Este trabalho busca encontrar soluções. Navega inicialmente através da história, de forma resumida. A seguir, analisa o problema sob diferentes aspectos e, finalmente, sugere ações a serem empreendidas.

RESUMO HISTÓRICO

A origem da pirataria se perde no tempo e os ataques às embarcações, na maioria das vezes, têm ocorrido nos mares e oceanos, principalmente nas rotas marítimas mais movimentadas. Aconteceram, também, ataques aos portos e às cidades marítimas para capturar tesouros, víveres e escravos, sempre tendo como consequência incêndios, grandes perdas econômicas e mortes.

Pirataria é a designação genérica de todo ato de violência cometido em alto-mar, por navio fora da lei, contra pessoas ou propriedades de qualquer país (27:1).

Os primeiros registros históricos dessa atividade remontam aos fenícios, que, jun-

tamente com sua expansão comercial com o ocidente, criaram um forte núcleo de piratas que operavam no Mar Egeu, tendo como centro a cidade de Delos. O objetivo inicial era a obtenção de prisioneiros que proporcionavam polpudos resgates. Posteriormente, os gregos vieram a utilizar os piratas do Mediterrâneo na sua luta contra Roma, dando-lhes uma porcentagem sobre o que saqueavam.

Durante a existência de seu império (200 a.C. a 476 d.C.), Roma combateu duramente os piratas, cujos ataques prejudicavam o abastecimento de víveres. A despeito de que os antigos romanos se referiam ao Mar Mediterrâneo como "Mare Nostrum", sabemos, por registros históricos, que aquele império, mesmo no seu período de apogeu do poder, durante a "Pax Romana", foi incapaz de livrar-se completamente dos piratas no mar onde pretendia exercer o controle total.

A queda do império romano e a consequente decadência do comércio marítimo no Mediterrâneo fizeram diminuir a ação dos piratas, embora ali continuassem a agir os sarracenos.

Nas costas da Europa ocidental destacaram-se os vikings. Este nome deriva do termo nórdico *vikingr*, usado para descrever os escandinavos em viagens de pilhagem, nas quais saqueavam, assassinavam e também comerciavam. Praticavam freqüentemente o comércio de escravos e realizavam seqüestros em busca de resgates. No século IX, eles cessaram os saques e se converteram, em sua maioria, em mercadores.

Novamente no Mediterrâneo, o renascimento do comércio com o oriente, durante a época das Cruzadas, ocasionou um revigoramento da pirataria naquele mar.

Durante a Idade Média, com o surgimento de importantes centros comerciais costeiros, os novos protagonistas foram os piratas berberes do norte da África, que

pillhavam os navios em busca de vantagens na feroz competição pelo comércio no mar.

A Espanha reagiu, bloqueando e ocupando vários portos reconhecidos como enclaves piratas. Os muçulmanos pediram então socorro ao sultão de Constantinopla, que enviou uma força naval, comandada por Khayrad'din Barbarossa (um dos famosos irmãos piratas), que expulsou os espanhóis da maioria das cidades do norte da África.

Em 1518, Khayrad'din Barbarossa tornou-se o representante oficial do sultão na área, estabelecendo-se na Argélia e controlando as ações piratas no Mediterrâneo, que se prolongariam por muito tempo, além de fazer da pirataria uma empresa oficialmente otomana.

Por centenas de anos, os muçulmanos coletaram "tributos" das potências europeias a título de "proteção" contra os ataques piratas. Geralmente, os Estados cristãos europeus achavam mais fácil pagar o tributo do que reagir. Foi apenas no século XIX que os argelinos foram desafiados por um poder naval superior.

Em 1815, a jovem e independente nação norte-americana enviou uma força naval contra os piratas berberes, dentro da idéia reinante na época de: "milhões para a defesa, mas nem um centavo para tributos". Com a vitória dos americanos, os argelinos assinaram um tratado comprometendo-se a não mais atacar os navios dos Estados Unidos.

Porém, os piratas berberes continuaram a atacar os navios europeus, o que causou uma reação dos ingleses e holandeses em 1816. Estes, aliando forças, atacaram os navios argelinos, provocando a sua quase total destruição. Isso era o começo do fim.

Em 1830, os franceses invadiram a Argélia, ocupando-a por 132 anos.

No Atlântico, a pirataria se desenvolveu após a descoberta do novo continente e a penetração europeia para as Índias que se

dava pela costa ocidental africana. Os navios voltavam desses lugares longínquos carregados com tesouros e temperos de alto valor no mercado europeu, tornando-se, conseqüentemente, alvos naturais da cobiça dos bandidos dos mares.

Naquela época, a Inglaterra era um país fraco e pobre. Os seus reis e rainhas se envolveram, durante séculos, numa luta contra o Parlamento, pelo tesouro do país. O Parlamento não se animava em elevar os impostos para edificar uma poderosa Marinha, que teria lealdade apenas aos monarcas.

Porém, como uma nação insular, a Inglaterra possuía uma grande Marinha Mercante e os monarcas encontraram nela a solução para os seus problemas. Quando em guerra contra outro país, o rei, ou a rainha, permitia que navios mercantes armados atacassem os navios do inimigo e dividissem o butim entre a tripulação.

Novos matizes então se acrescentaram à pirataria clássica, quando os piratas britânicos, franceses e holandeses (que copiaram a idéia dos ingleses) passaram a contar com o apoio governamental no ataque aos tesouros transportados pelos navios ibéricos e ao tráfico de escravos. Agiam num ato de rebeldia ao monopólio exclusivo de Espanha e Portugal no comércio marítimo, o que adicionou um caráter político à pirataria. Nasceu então a guerra de corso.

Entretanto, em tempo de paz, alguns desses corsários excederam muitas vezes a tênue fronteira da legalidade, manchando a sua reputação de guerreiros e transformando-se em bandidos.

As Antilhas tornaram-se um centro de atuação desses novos atores que prejudicavam o comércio marítimo no Atlântico. Assim, o controle das linhas de comunicação no mar, pelos espanhóis, transformou-se em uma questão vital para o país.

Na segunda metade do século XVI, a Inglaterra estava pronta para desafiar a

supremacia da Espanha e os navios que transportavam imensos tesouros pelo Caribe se transformaram em alvos irresistíveis dos corsários/piratas ingleses.

A ação desses piratas foi uma das razões que levaram o rei Felipe II da Espanha a lançar a "Invencível Armada" contra a Inglaterra em 1588. Ironicamente, foi o tesouro capturado dos espanhóis que financiou a construção da esquadra inglesa e foram os chefes piratas que comandaram os navios dessa esquadra, causando a derrota espanhola.

A pirataria durante os séculos XVI, XVII e XVIII teve sempre uma ligação muito estreita com o "mundo dos negócios" de então, ocasionando, por exemplo, a formação de sociedades para financiar as expedições. Por outro lado, a ação dos piratas foi se tornando cada vez mais sofisticada, em consequência dos avanços na arte da guerra naval. A primitiva técnica de abordagem foi abandonada ao armar-se as embarcações com canhões. O negócio da pirataria passou a requerer maiores investimentos, fazendo com que os capitães dos navios se ligassem aos comerciantes de especiarias de Amsterdam e Londres, com os banqueiros italianos e com os comerciantes de Liverpool. As expedições se tornaram cada vez mais complexas, em organização e na transformação dos navios mercantes para o exercício da pirataria.

O Tratado de Ryswick (1697), entre as potências coloniais, transferiu a pirataria do Atlântico para o continente asiático. Porém, foi outro o motivo que levou à diminuição da pirataria ocidental: o desenvolvimento industrial.

A tecnologia e a máquina a vapor fizeram com que a atividade se tornasse muito cara e arriscada. A pirataria se viu impotente ante os avanços tecnológicos e da organização defensiva. No século XIX, só perduraram alguns piratas em certos locais

da costa da África, Golfo Pérsico, China e Polinésia.

Hoje, a disseminação do progresso tecnológico a custos modestos permite que uma lancha veloz, de baixo custo, possa se aproximar de um navio mercante sem ser detectada, e equipamentos relativamente simples permitem aos piratas modernos escalarem esses navios e dominar a sua tripulação.

No século XX um novo ingrediente se juntou ao problema da segurança marítima: o terrorismo.

O PROBLEMA

Após um breve resumo histórico da pirataria ao longo do tempo realizada na introdução, nos dias de hoje nos deparamos com um problema que aflige seriamente a segurança do comércio marítimo: a pirataria, o roubo armado de navios e de pequenas embarcações em águas territoriais e a bandidagem nos portos.

A pirataria em alto-mar, especialmente na Ásia, está se tornando mais violenta, com as redes do crime organizado aumentando o número de seqüestros de navios e de seus tripulantes para depois exigir resgate. Como os valores exigidos não são exorbitantes, os armadores pagam para evitar problemas.

O mais recente relatório sobre pirataria, elaborado pela Câmara Internacional do Comércio, (36:1) informa que o número de navios seqüestrados no mundo dobrou em 2001, apesar da queda nos ataques de piratas em geral, devido à ação mais efetiva das autoridades repressoras.

Segundo o mesmo relatório, foram registrados 335 ataques de piratas no ano de 2001. Vinte e sete por cento menos que em 2000, mas os 16 seqüestros de navios superaram os oito ocorridos no ano anterior.

O relatório daquela Câmara afirma que os dados indicam um aumento na partici-

pação do crime organizado na pirataria, com maior uso de armas de fogo, captura de reféns e uma conexão entre as gangues de contrabando de imigrantes e as ações piratas, especialmente nos casos de seqüestros. Afirma ainda que as três maiores gangues baseadas em Hong Kong estão organizando e financiando os seqüestros por causa do lucro potencial em dólares.

Há também o caso de roubo de todo um navio e a revenda de sua carga. Este requer um planejamento detalhado, afirma o relatório. Tipicamente, esses casos envolvem um navio principal, que lança o ataque, dotado de um suprimento de armas automáticas, documentos falsos para a tripulação e para a carga e uma rede de venda das mercadorias roubadas. Piratas solitários não têm tais recursos; estes roubos são trabalho do crime organizado.

Na maioria dos casos, os piratas tomam o controle do navio, descarregam ou matam a tripulação e mudam o nome e a bandeira da embarcação. Em seguida, o navio é levado para um porto, onde é descarregado com documentos falsos.

O relatório em pauta diz que a maior parte dos piratas do mundo se concentra em águas indonésias e no Estreito de Málaca, que separa a Malásia da ilha indonésia de Sumatra, uma das rotas marítimas comerciais mais congestionadas do mundo, com movimento diário de cerca de 600 embarcações.

No ano de 2001, os piratas mataram 21 pessoas, entre tripulantes e passageiros de navios, enquanto outras 210 foram feitas reféns. Todos os assassinatos, com exceção de um, ocorreram em águas asiáticas. O maior número de ataques, 91, foi registrado na Indonésia, seguida pela Índia, com 27 ataques, e Bangladesh, com 25. O relatório mostra também que a tendência entre os piratas de exigir resgate, antes limitada às ocorrências na Somália, está se espalhando para o norte do Estreito de

Málaca e a costa da província indonésia de Aceh.

O relatório sobre pirataria alerta, ainda, para a possibilidade de terroristas seqüestram navios, especialmente os petroleiros, e usá-los em missões suicidas.

Outro relatório, elaborado pela empresa americana Special Ops Associates (24:8), especializada em segurança marítima, também considera a mesma região, das águas da Indonésia, Malásia e Singapura, como a mais perigosa do mundo, embora cite que todo o sudeste asiático, incluindo o Mar da China, seja considerado área perigosa e onde mais ocorrem atos de pirataria contra navios de carga, passageiros e iates.

Os pequenos navios-tanque de cabotagem tornaram-se os alvos mais atraentes, pois são facilmente vendidos nas pequenas vilas situadas na costa após o ato de pirataria.

O relatório comenta o caso de um desses navios, o petroleiro *Siam Xan Xai*, seqüestrado à meia-noite do dia 8 de junho de 1999, após suspender de Singapura. O navio foi atacado por aproximadamente 12 bandidos armados embarcados em duas lanchas velozes. A tripulação de 16 homens foi mantida prisioneira por dois dias a bordo, sendo depois abandonada numa lancha com o motor avariado, exceto um tripulante que conhecia a manobra de válvulas dos tanques. O navio foi visto pela última vez dois dias depois, navegando em direção à China.

Nas costas das Filipinas, o grupo extremista muçulmano Abu Sayyaf tem atacado iates, com o intuito de seqüestrar seus tripulantes e liberá-los em troca de polpudos resgates.

A China é acusada de abrigar os navios roubados e o relatório apresenta o caso concreto da recuperação de um navio japonês, o *Tenyu*, que transportava 3 mil toneladas de lingotes de alumínio e foi seqüestrado

no Estreito de Málaca em 31 de dezembro de 1998, sendo depois recuperado. Os investigadores chegaram à conclusão de que o navio teve suas características alteradas no porto chinês de Zhangjiagang. A tripulação nunca foi encontrada.

Na África, a maioria dos incidentes ocorre nas águas territoriais de Nigéria, Serra Leoa e Somália, normalmente à noite e com os navios atracados ou fundeados.

Na Somália, as milícias locais utilizam lanchas velozes e atiram com armas automáticas, foguetes e morteiros para intimidar os navios atacados. O relatório cita o caso de um pescador italiano que foi aprisionado com sua tripulação de 33 homens e mantido em cativeiro até o pagamento de 500 mil dólares de resgate.

Na parte do relatório que abrange a América do Sul e o Caribe, o Brasil é citado e os ataques relatados são os do tipo mais simples, na sua maioria contra navios fundeados ou atracados e onde são roubados valores do navio e da tripulação, embora seja informado também que o nível de violência dos atacantes é elevado.

As costas de Colômbia e Venezuela são citadas como perigosas para iates em rota para as ilhas do Caribe. Grupos paramilitares e traficantes buscam resgates pelos tripulantes das embarcações seqüestradas.

Nas costas de Costa Rica e Nicarágua há o perigo de um intenso tráfego de embarcações empregadas no narcotráfico. A área junto à fronteira dos dois países, na foz do Rio San Juan, é perigosa devido às disputas territoriais envolvendo os dois países.

Na citação ao México, é informado que o crime se alastra naquele país. Os casos mais comuns são o seqüestro, o roubo armado e a extorsão contra turistas. O nível de violência é elevado e, em muitas ocasiões, as vítimas são mortas. O caso de um ataque a um *ferry-boat* lotado, com 250 tu-

ristas, que se dirigia a Cozumel, é apresentado como muito bem planejado. O alvo principal era um carro blindado, de transporte de valores, que estava a bordo. O navio foi atacado por duas lanchas rápidas, em pleno dia. Inicialmente, destruíram os equipamentos de comunicação, a seguir roubaram o dinheiro do carro blindado e finalmente os turistas.

No Mar Mediterrâneo, as costas dos países que banham aquele mar e apresentam situações políticas instáveis são as mais perigosas. As costas da Grécia, da Albânia e o Estreito de Corfu são também apontados como áreas críticas para navios pesqueiros e iates. Os alvos principais são essas pequenas embarcações quando fundeadas em locais isolados. Normalmente os ataques são conduzidos por bandidos albaneses armados com armas automáticas e granadas. O nível de violência é elevado.

Quanto ao roubo de cargas, o cenário internacional é impressionante. Nos Estados Unidos da América (EUA), um relatório apresentado ainda na administração Clinton (1:1), sobre a situação da criminalidade nos 12 principais portos americanos, dá conta que foi impossível avaliar a completa extensão da bandidagem naqueles portos. Há de tudo: tráfico de drogas; contrabando; corrupção de policiais e inspetores da alfândega; imigração ilegal; exportação de motores e de carros roubados; e exportação de vários tipos de armamento – de mísseis a materiais para fabricação de armas de destruição em massa, entre outros. Há, ainda, a possibilidade de contratação de empresas especializadas em diversas formas de crime no porto, de forma a assessorar aqueles que desejam estabelecer um negócio escuso num desses 12 portos.

No Canadá, o Serviço de Inteligência Criminal (28:1) informa que, nos três princi-

país portos de Vancouver, Montreal e Halifax, além da Máfia e de algumas quadrilhas do leste europeu, o crime é dominado pelas gangues de motociclistas do tipo "Hells Angels", e classifica-os como "a mais poderosa e bem estruturada organização criminal do país". Além dos mesmos crimes praticados nos EUA, o serviço de inteligência informa que estas quadrilhas possuem criminosos infiltrados em bancos, companhias de seguros, companhias de telefone, empresas de cartões de crédito, na polícia, na alfândega e na autoridade marítima.

No Brasil, não existem estudos divulgados sobre a criminalidade nos portos, porém, o cenário não deve ser diferente. Uma juntada de artigos de jornais já nos dá idéia aproximada da dimensão do problema.

Um artigo do jornal *O Estado de S. Paulo* (18:1) informa como funciona a aliança entre o crime organizado, empresários, estivadores, portuários, policiais e funcionários de empresas, entre outros.

O roubo de um contêiner, por exemplo, segundo um elemento envolvido entrevistado pelo jornal, começa quando alguém vai a uma empresa de importação solicitar alguma carga. Acertada a transação, ele vai embora. Imediatamente, o funcionário da empresa informa à quadrilha em que dia chegará a carga e qual o número do contêiner em que estarão os produtos. Esse mesmo dado pode ser repassado por alguém da Receita Federal, despachante ou pelo próprio contato comercial do empresário no país de origem da carga.

No dia em que o navio atraca no porto, a quadrilha já contratou algum estivador, cuja função é identificar onde está o contêiner no navio e cortar o seu lacre com um alicate. Horas mais tarde, chega um caminhão para transportar o contêiner. Ele tem de, obrigatoriamente, passar por um conferente, que também já foi "comprado" pela quadrilha.

O conferente, apesar de saber que nada foi retirado do contêiner, a não ser o lacre, "detecta" a irregularidade e manda o caminhoneiro dirigir-se até um posto para pesar a carga. Pelas regras existentes, ele tem de informar a hora em que o caminhão deixou o local em direção à balança. Esse percurso pode levar 30 minutos. Nesse momento, começa a segunda fase da operação.

Se o caminhão está deixando o porto às 12 horas para a pesagem, o conferente marca que a saída ocorreu às 15 horas. Nesse intervalo o caminhão é levado para um galpão e grande parte da carga é roubada. Perto do horário marcado pelo conferente, o caminhoneiro se dirige para a balança.

Na hora em que o contêiner vai ser pesado, descobre-se que a carga foi roubada, mas ninguém sabe onde.

A ação desses bandidos é bastante cuidadosa, mas envolve pouco risco, graças à convivência das pessoas envolvidas no processo.

Outra forma de ação das quadrilhas é contar com a cooperação dos próprios importadores, que, contando com o recebimento do seguro, informam aos bandidos que uma carga valiosa vai chegar em determinado dia. Quando o furto é consumado, o próprio importador compra a carga por um valor menor e aciona a seguradora. Com isso, ele ganha duas vezes.

Para tudo isso dar certo, é preciso localizar o contêiner no navio e ter a participação do caminhoneiro. Se o motorista não aceita participar do esquema, é assaltado na estrada. Se o caminhão for velho, é abandonado. Se for novo, é trocado por drogas em outro país.

A reportagem, datada de dezembro de 1999, informa que, pelo menos uma vez por semana, quadrilhas especializadas, patrocinadas normalmente por empresários, assaltam os contêineres que chegam ao porto de Santos ou roubam cargas nas rodovi-

as Anchieta e Imigrantes. A maior parte dos casos não é registrada.

Outro artigo do supracitado jornal, publicado no mesmo dia, informa que, segundo dados oficiais da Ouvidoria de Polícia do Estado de São Paulo, pelo menos 500 policiais do Estado podem estar envolvidos com o narcotráfico ou com ações de quadrilhas especializadas no roubo de cargas. Excluída a grande São Paulo, a cidade de Santos é a que registra o maior número de denúncias contra policiais. Outra denúncia oriunda de um elemento que participa do esquema, em entrevista ao jornal, afirma que não é possível o sucesso das ações sem a participação das Polícias Federal e Civil e da Guarda Portuária.

AS SOLUÇÕES PARA O PROBLEMA

A pirataria, o roubo e assalto nos portos nos preocupa como marinheiros que somos. Diante do quadro apresentado nos capítulos anteriores, podemos perguntar: o que fazer?

A resposta passa primeiramente pela solução da criminalidade no Brasil. Somos de fato um dos países mais violentos da América Latina, que por sua vez é a região mais violenta do globo. Somos o quinto colocado na quantidade de roubos no mundo (32:9).

O total de perdas causadas pela elevação da criminalidade em nosso país é incalculável, pois não se pode medir o valor de perdas humanas, porém, do ponto de vista monetário, num cálculo feito pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o crime "rouba" cerca de 10% do PIB nacional, o que dá mais de 100 bilhões de reais por ano. Nos Estados Unidos, que estão longe de ser um país pacífico e ordeiro, a porção de riqueza que se esvai com o crime é de 4% (32:9).

O Brasil perde muito com isso. Na área afeta a este trabalho, a Organização Marítima

Internacional (IMO), agência da ONU, mantém sempre uma lista atualizada com o nome dos portos do mundo onde os navios e seus tripulantes estão sujeitos a assaltos e até a risco de vida. Muitas companhias de navegação evitam escalar seus navios nesses portos e, quando são obrigadas a fazê-lo, exigem coberturas de seguro tão altas, que o preço chega a influir no frete e no custo final dos produtos transportados.

Assim, o que acontece no porto não é dissociado dos problemas que afligem o Brasil como um todo e a solução para a redução da criminalidade nos portos e o roubo na costa e nos grandes rios passa pela solução da violência em nosso país, cujas propostas fogem ao escopo deste trabalho. Basicamente é provocada pela incapacidade do Estado de se fazer presente e aplicar medidas coercitivas para impedir ações criminosas.

Alguns pontos precisam ser feitos. O comércio marítimo brasileiro responde por cerca de 96 % das nossas trocas comerciais e os portos são locais vitais para a nossa economia e o nosso desenvolvimento, que, se pujantes, terão reflexos positivos na diminuição da criminalidade. Tudo depende de reduzirmos o custo da movimentação das mercadorias, da redução do seguro e da atração que pudermos exercer junto aos armadores, donos dos navios que demandam nossos portos.

Antes de prosseguirmos com nosso tema, cabe aqui colocar que a manifestação da Comissão de Jurisprudência do Tribunal Marítimo Brasileiro é importante na distinção entre ato de pirataria e assalto e roubo a navio. Por essa Comissão e pela jurisprudência internacional dominante, os atos de pirataria só ocorrem em alto-mar e são afetos às Marinhas de Guerra. Os assaltos e roubos a navios, quando nos portos e em águas territoriais de um Estado, são apenas assaltos e roubos e são assuntos internos

daquele Estado, para serem resolvidos em nosso país pela Polícia Federal.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (12:93) define que constituem **PIRATARIA** quaisquer dos seguintes atos:

a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:

I) um navio ou uma aeronave em alto-mar (todas as partes do mar não incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou em águas interiores de um Estado, nem nas águas de um Estado arquipélago) ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;

II) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetidos à jurisdição de algum Estado;

b) todo o ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;

c) toda ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados na alínea a) ou b).

Roubo armado

E para essa organização internacional, roubo armado contra navio é qualquer ato, ou ameaça ilegal de violência, de detenção ou depredação dirigido contra um navio ou contra pessoas ou propriedades a bordo deste navio, dentro da jurisdição de um Estado onde ele ocorre.

A palavra inglesa *piracy*, para tratar deste tema, talvez tenha influenciado a terminologia pirata, para ser empregada indistintamente.

Em alto-mar, apenas casos isolados de pirataria ocorrem, porque as Marinhas que têm os meios navais e aeronavais devidamente preparados podem responder adequadamente a estes incidentes. Baseados nas leis internacionais, podem atacar esses criminosos com um poder que nenhum grupo criminoso organizado, por mais forte que seja, pode se igualar. Isto tem um enorme efeito de deterrence para um potencial atacante.

O que normalmente acontece é um ataque aos navios e a pequenas embarcações quando atracados ou fundeados bem próximas à costa. Os bandidos têm que agir e rapidamente retornar para terra, antes que uma força repressora possa reagir à sua ação.

Se formos analisar os casos de pirataria e roubo ocorridos no Brasil nos últimos anos vamos verificar que não houve nenhum ataque em alto-mar. Assim, podemos afirmar categoricamente que no Brasil não há pirataria!

Apesar do crime organizado dispor de vultosas quantias e já ter demonstrado boa capacidade de organização e planejamento, certamente boa parcela deste resultado positivo cabe à nossa Marinha, que, como foi explicado acima, fazendo-se presente no mar, provavelmente afugentou os possíveis pretendentes a piratas dos navios em trânsito na nossa costa e das plataformas de petróleo, que são estáticas e tremendamente vulneráveis.

Isso não quer dizer que o problema está resolvido. Pelo contrário. A Marinha não pode se fazer presente o tempo todo e em todos os lugares. Se sua ação hoje é eficaz em nossa costa, a sofisticação do crime amanhã poderá criar uma brecha em nosso sistema de defesa, bem como as nossas belonaves não poderão garantir os navios mercantes com a nossa bandeira em mares longínquos. As nossas ações de patrulha

têm que estar à frente das possíveis ações dos bandidos e as nossas escolas voltadas para as tripulações mercantes têm que se preparar para o ensino e adestramento de medidas defensivas contra abordagem de bandidos, em alto-mar e no porto.

A Marinha deve sempre buscar estar à frente das ações dos bandidos, pois, ao acontecer um primeiro ato de pirataria nas nossas costas, a pressão de órgãos internacionais será tão grande que nos forçará a aumentar significativamente as patrulhas no mar.

Porém, o aumento das patrulhas no mar, que inevitavelmente envolverá meios navais e aeronavais da Esquadra, além dos meios distritais, desviará tempo, dinheiro e combustível destinados à preparação para o combate da nossa Marinha.

Assim, ações de inteligência e integração com órgãos nacionais e internacionais fazem-se necessárias hoje porque se um grupo de meliantes nos surpreender sofreremos graves conseqüências, como explicado acima, aliadas às reduções orçamentárias a que somos submetidos atualmente.

Outro fator importante que deve ser levado em consideração é o acelerado desenvolvimento de nossa indústria petrolífera no mar, em busca da auto-suficiência na produção de petróleo, que faz crescer o número de plataformas em operação. A prospecção do petróleo se faz, cada vez mais, em águas profundas, portanto mais afastada da costa e cada vez mais vulnerável à ação de bandidos e terroristas.

Devemos considerar também o crescente número de empresas estrangeiras atuando nessa área, o que pode ensejar ações terroristas contra essas companhias, provenientes de países envolvidos em conflitos em outras áreas do mundo, e nos envolver indiretamente nesses problemas com os quais nada temos a ver. Desta forma, a presença constante da Marinha junto a essas plataformas se torna cada vez mais necessária.

Do que aqui foi dito até agora, podemos inferir, numa **primeira análise**, que em nosso país a probabilidade maior de um ataque a navio ocorrerá a partir de uma lancha baseada em terra e será realizado próximo à costa, ou seja, na área de jurisdição do Departamento de Polícia Federal (DPF).

Porém, todos sabemos que a Polícia Federal não tem como reprimir estes atos em toda esta área marítima e fluvial, por absoluta falta de meios para tão grande tarefa.

Ações recomendadas

As ações provavelmente recomendadas, em caso de recrudescimento de ações de roubo na costa, seriam:

- a) aumentar as atividades de inteligência e repressão em terra, base de apoio desses bandidos; e
- b) aumentar o patrulhamento marítimo.

Na primeira das ações a polícia é especialista e não há comentários a fazer. Na segunda, aumentar o patrulhamento conduzido pela polícia não parece ser uma solução exequível a curto prazo.

Criação de uma Guarda Costeira

Para tentar então resolver o problema do banditismo nas águas territoriais, uma das soluções anteriormente pensadas seria a **criação de uma Guarda Costeira**, com poderes para resolver assaltos e roubos nesta área. É claro que, numa primeira avaliação, a formação de uma organização voltada e preparada exclusivamente para a patrulha da nossa costa e dos grandes rios nos parece uma boa solução, principalmente se quisermos aproveitar respostas adotadas por outros países.

Porém, esta decisão hoje também não é exequível, devido à falta de recursos orçamentários. A Marinha do Brasil terá de continuar a realizar – em parte – o trabalho que caberia a uma Guarda Costeira, tendo em vis-

ta que a Polícia Federal não tem capacidade de exercer as suas funções de polícia marítima em toda a extensão do nosso mar territorial, conforme previsto na nossa Constituição.

Para tentar minimizar a questão de um possível vazio de repressão ao crime, a Marinha avocou a si o problema e elaborou um Anteprojeto de Lei (APL) com o propósito de substituir a Lei nº 2.419/55, que trata da Patrulha Costeira.

O referido anteprojeto, cuja minuta de exposição de motivos interministerial se encontra em análise no Ministério da Justiça, desde janeiro de 2001, já tendo sido aprovado pelos Ministérios da Defesa, da Fazenda, do Meio Ambiente e da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, incorpora, basicamente, duas inovações:

– a primeira refere-se ao poder de polícia conferido à Marinha do Brasil (MB) nas atividades de fiscalização executadas em águas sob jurisdição nacional, somente aplicável na ausência das demais autoridades governamentais responsáveis, não limitando, dessa maneira, suas competências; e

– a segunda inovação trata da regulamentação do uso de medidas coercitivas pela MB. Caberia à Marinha, ao fazer-se ao mar ou navegar em rios, aproveitar sua presença para reprimir os ilícitos.

Desta forma, o APL revestiria de legalidade eventuais atitudes de comandantes em situações que suscitem medidas de caráter policial para o combate às atividades ilegais.

Esta solução, se implementada, poderá contornar a carência da Polícia Federal, sem a necessidade de criar, a curto prazo, uma Guarda Costeira.

Repressão ao banditismo nos portos

Na repressão ao banditismo nos portos, a Polícia Federal, como responsável que é, vem buscando cumprir sua missão, a despeito da falta de pessoal e material.

O Governo Federal, em 1995, entendendo que somente a Polícia Federal não seria suficiente para enfrentar a magnitude deste problema, criou a **Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos)**, com o propósito de elaborar e implementar sistema de prevenção e repressão a atos ilícitos nos portos, terminais e vias navegáveis.

A Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis é integrada por um representante e respectivo suplente de cada Ministério a seguir indicado: da Justiça, que a presidirá; da Marinha; da Fazenda; das Relações Exteriores; e dos Transportes.

Compete à Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis:

I. baixar normas, em nível nacional, sobre segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;

II. elaborar projetos específicos de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis e, por via diplomática, buscar junto à Organização Marítima Internacional (IMO) assistência técnica e financeira de países doadores e instituições financeiras internacionais;

III. apresentar sugestões às autoridades competentes para o aperfeiçoamento da legislação pertinente, inclusive consolidação de leis e regulamentos;

IV. avaliar programas de aperfeiçoamento das atividades de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;

V. manter acompanhamento estatístico dos ilícitos penais ocorridos nos portos, terminais e vias navegáveis e dos resultados das investigações e das punições aplicadas;

VI. encaminhar aos órgãos competentes avaliações periódicas sobre as necessidades relativas à segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;

VII. elaborar seu regimento interno e submetê-lo à aprovação do Ministro de Estado da Justiça;

VIII. criar e instalar **Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos)**, fixando-lhes as atribuições; e

IX. orientar as Comissões Estaduais, no que for cabível.

As Comissões Estaduais serão compostas, no mínimo, de representantes do Departamento de Polícia Federal; da Capitania dos Portos; da Secretaria da Receita Federal; das Administrações Portuárias; e do Governo do Estado. Serão coordenadas pelos representantes do Departamento de Polícia Federal e deverão elaborar um plano de segurança a ser submetido à Comissão Nacional.

A partir da criação da Conportos e das Cesportos, a coordenação entre os diversos órgãos envolvidos passou a fluir com mais facilidade, e também com a criação, pela Polícia Federal, dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima (Nepom), a repressão ao roubo e assalto a navios passou a se intensificar.

A Marinha novamente se fez presente no auxílio à Polícia Federal celebrando, em 28 de agosto de 1998, um convênio com o Ministério da Justiça, objetivando estabelecer as condições para a operacionalização daquela polícia na execução das tarefas de Polícia Marítima.

Constituem objetivos do convênio:

- transferência de até cinco lanchas, já entregues;
- transferência de até quatro avisos de instrução e patrulha;
- formação de pessoal dos quadros da Polícia Federal. Foram preparados cerca de 70 agentes, a fim de habilitá-los na operação e na manutenção das referidas lanchas, bem como na realização de atividades de visita, inspeções e apresamento de navios e embarcações; e

- apoio na execução de manutenções e reparos das embarcações transferidas, empregando-se a mesma infra-estrutura logística utilizada na Marinha.

Tais medidas contribuíram sobremaneira com o DPF na implantação dos **Núcleos Especiais de Polícia Marítima (Nepom)** nos portos de Santos, Rio Grande e Rio de Janeiro, estando, atualmente, em implementação o de Vitória.

Está prevista ainda a instalação desses núcleos de polícia em Rio Grande/RS, Itajaí/SC, Paranaguá/PR, Foz do Iguaçu/PR, Recife/PE e Belém/PA.

A implementação das medidas acima citadas, isto é, a criação dos Conportos e Cesportos, aliada ao convênio Marinha-Ministério da Justiça, permitiu um declínio do número dos diversos ilícitos em águas jurisdicionais brasileiras, comprovado pelos dados estatísticos disponíveis sobre o assunto, como, por exemplo, os contidos na Compilação Anual dos Incidentes no Brasil, elaborada pelo Estado-Maior da Armada, segundo informações oficiais da IMO, apresentada no quadro a seguir.

Esta afirmativa é verificada pela reportagem do jornal *A Tribuna Digital*, de Santos - SP, que, na sua reportagem datada de 23 de janeiro de 2002, descreve a neutralização de um assalto no porto daquela cidade, numa ação conjunta do Nepom/PF e da Guarda Portuária. A ação se deu quando, durante a madrugada, os guardas portuários, que faziam uma ronda para troca de turno, observaram a presença de uma embarcação suspeita, junto a um navio de bandeira de Hong Kong, atracado no Terminal de Contêineres.

Algumas pessoas trabalhavam rapidamente, descendo mercadorias para um pequeno barco a motor. Acionado o Nepom, foi iniciada a perseguição aos bandidos pelo canal de Bertioiga, que continuou até

COMPILAÇÃO ANUAL DOS INCIDENTES DE ROUBO NOS PORTOS DO BRASIL

ANO	PORTO													TOTAL	VARIÇÃO
	RIO DE JANEIRO	SANTOS	SALVADOR	ARATU	BELÉM	RIO GRANDE	SANTANA	MACAPÁ	FAZEN Dinha	PARA NAGUÁ	MACEIÓ	SEPETIBA			
1995	9	6												15	
1996	6	2	5	4	1		1							19	+ 26,70%
1997	8	8					1	1						18	- 5,30%
1998	4	1					1		1	1	1	1		11	- 38,90%
1999	2	1					1			1		3		8	- 27,30%
2000		3					1		3					9	+ 12,50%
2001						1								1	- 88,88%

uma praia da região, quando houve intensa troca de tiros.

Os marginais conseguiram se evadir, fugindo através de um mangue, porém a polícia conseguiu recuperar toda a carga de 800 vidros de perfume francês roubada de um contêiner. Apreendeu, também, a lancha e uma viatura utilizada pelos meliantes.

Outro exemplo da ação das Cesportos foi a repressão aos distúrbios promovidos pelos trabalhadores portuários avulsos (TPA) que se rebelaram contra a decisão judicial para o cumprimento das determinações impostas pela Lei nº 8.630/93, concernentes à escalação pelo Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO), no porto de Santos, e a ação preventiva relacionada ao mesmo tipo de problema nos portos de Rio de Janeiro, Fortaleza e Recife, para pôr fim a anos de exploração de trabalhadores pela diretoria dos sindicatos, auxiliados por verdadeiros criminosos apadrinhados por essas diretorias.

Em Santos, a ação foi violenta e ensejou o uso de coquetéis *molotov* contra instalações do porto, a sabotagem de uma torre de transmissão de energia e distúrbios violentos nas principais ruas da cidade, sem contar com a coerção contra os TPA honestos que desejavam se engajar nas fainas normais do porto.

Destacamentos das tropas de choque, unidades de cavalaria e outras especializadas em distúrbios civis da Polícia Militar tiveram de ser deslocadas da capital para a cidade de Santos para fazer frente aos tumultos.

A ação das Cesportos, coordenando as ações dos diferentes órgãos federais e estaduais e a criação de um núcleo de inteligência especial de emergência para fazer frente à situação, com representantes de todos os integrantes envolvidos, proporcionou o fim do conflito em poucos dias, com o resultado significativo de nenhum ferido grave em ambos os lados. As ações

conjuntas de inteligência, planejamento e repressão foram o segredo do sucesso.

Policimento nos grandes rios

Com relação ao policiamento nos grandes rios das bacias hidrográficas brasileiras, a situação é preocupante.

A Amazônia é um enorme e intrincado labirinto de rios e pequenos canais e o meio de locomoção mais utilizado é o de pequenas embarcações, mesmo nas proximidades das cidades. São cerca de cem mil embarcações rotineiramente utilizadas pela população da região. A cena praticamente se repete na bacia do Paraná-Paraguai e em milhares de quilômetros navegáveis dos nossos rios.

É claro que não vamos esperar que a Polícia Federal vá se incumbir de tudo isso.

Para se evitar lamentáveis incidentes como o ocorrido na Amazônia e que resultou na morte do famoso explorador neozelandês Sir Peter Blake, com enorme repercussão mundial, o Governo Federal, através da Secretaria Nacional de Segurança Pública do Ministério da Justiça, procura colaborar com os órgãos estaduais de segurança pública, de forma a equipá-los com lanchas para fazer frente a assaltos e roubos nas hidrovias, com recursos do Fundo Nacional de Segurança Pública.

Até agora, nos últimos dois anos e meio, já foram repassados cerca de 60 milhões de reais somente para os Estados amazônicos e cerca de cinco por cento deste valor (R\$ 3 milhões) foram aplicados na compra de lanchas e contratação de serviços de manutenção para elas.

Cabe relembrar novamente que, se aprovado o APL, que altera a Lei nº 2.419/55, que trata da Patrulha Costeira e que dá poder de polícia à Marinha nas atividades de fiscalização executadas em águas sob jurisdição nacional, os nossos navios, quando navegando nos rios, poderão representar uma

poderosa força de deterência na repressão aos atos ilícitos nas hidrovias.

A ação da Corveta *Angostura*

Um exemplo recente do que a ação conjunta de diversos órgãos dos governos federal e estadual podem realizar, quando convenientemente coordenados, nos dá a notícia publicada no jornal eletrônico *Informe-se*, de divulgação interna da Secretaria da Receita Federal, datado de 16 de abril de 2002.

A ação transcorreu no período de 5 a 10 de abril de 2002 na denominada região das ilhas do Pará (Estreito de Breves e adjacências) e contou com a participação da Corveta *Angostura* e de equipes da Capitania dos Portos, Polícia Federal, Polícia Militar, Polícia Civil, Alfândega, Secretaria de Fazenda do Estado de Pará, com o apoio logístico prestado pelo próprio navio e pela Companhia Docas do Pará.

A operação desenvolveu-se em duas fases, contando com a Corveta *Angostura* como base geral e cinco lanchas, duas da Polícia Federal, duas da Polícia Militar e uma da Capitania dos Portos.

A **primeira fase** abrangeu os Rios Companhia, Tajapurú e Buiúçu, tendo sido verificada nesta área a presença de assaltantes com prisão decretada, que confessaram a participação em diversos assaltos a embarcações naquela região. Foi apreendida também grande quantidade de armas e munições.

A **segunda fase** foi direcionada para as atividades de fiscalização em embarcações de passageiros e cargas da região, culminando com a apreensão de mercadorias como madeira, palmito (786 kg), carne de jacaré, quelônios e um exemplar adulto de cobra sucuri. As embarcações que transportavam os animais silvestres foram apreendidas. Na parte de responsabilidade da Alfândega, foram apreendidas mercadorias

com documentação irregular, incluindo um rádio de alta frequência. Várias embarcações foram autuadas por irregularidades em equipamentos e documentação de marítimos.

Na divisão de áreas de responsabilidade das polícias estadual e federal, foram seguidos os princípios previstos no artigo 144 da Constituição.

Esta ação conjunta é digna de nota e pode servir como modelo para ser copiada e estendida às demais regiões fluviais do Brasil.

Recomendações da IMO

Ainda faltam algumas ações para completar a repressão à criminalidade nos portos. Algumas organizações internacionais que estudam o fenômeno têm sugestões interessantes, que, se implementadas, auxiliariam neste trabalho.

A mais importante delas é a Organização Marítima Internacional, mais conhecida pela sua sigla em inglês, IMO, sediada em Londres, e que, em 26 de setembro de 1986, emitiu a circular MSC nº 443 do Maritime Safety Committee, recomendando, entre outras, a adoção das seguintes ações:

a) criação de Planos de Segurança dos Portos – com o propósito principal de estabelecer medidas para negar o acesso de pessoas não autorizadas na área e criando a figura de um responsável por implementar, fiscalizar e coordenar, com outras autoridades atuantes no porto, as medidas nele estabelecidas. Caberá ainda a este responsável o treinamento do pessoal e a criação de um arquivo das ocorrências; e

b) criação de um Plano de Segurança Para Navios – com o propósito de prevenir o acesso não autorizado a bordo e a designação de um oficial responsável pelo plano, com as tarefas de implementar e fiscalizar as medidas nele contidas, treinar a tripulação, bem como servir de ligação com o responsável pela segurança do porto.

A circular recomenda o estabelecimento das seguintes medidas de segurança no porto:

- a) criação de áreas restritas, com a finalidade de facilitar o controle e estabelecer níveis de segurança compatíveis com as necessidades do porto;
- b) criação de barreiras, que impeçam o acesso às áreas não autorizadas;
- c) instalação de iluminação de segurança, com fornecimento alternativo de energia para o caso de corte intencional da fonte principal;
- d) instalação de alarmes e sistemas de comunicações; e
- e) controles de acesso e identificação.



Com o propósito de se ter um diagnóstico da conjuntura de cada porto e estabelecer medidas adequadas de segurança, o presidente da Conportos determinou a realização de estudos da situação portuária, inicialmente pelas Cesportos dos portos de Santos, Rio de Janeiro e Vitória, para, depois de analisados os relatórios, estabelecer medidas próprias para os demais.

Os relatórios foram bastante elucidativos e diversas deficiências foram detectadas, iniciando-se um processo para saná-las.

O porto mais adiantado nesse sentido é o de Santos, porém é também o de maior quantidade de problemas devido às suas dimensões, situação geográfica e volume de carga movimentada. Há algumas determinações interessantes emanadas pela

Conportos para as Cesportos que valem a pena serem reproduzidas:

- 1) incentivar a elaboração e implantação de sistemas de prevenção e repressão a atos ilícitos nos portos, terminais e vias navegáveis;
- 2) incentivar o cumprimento das normas existentes sobre segurança pública;
- 3) elaborar ou manter atualizados os projetos específicos, do porto organizado, de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis e submetê-los à apreciação da Comissão Nacional;
- 4) promover reuniões mensais, elaborar ata e encaminhá-la à Conportos;
- 5) manter acompanhamento estatístico dos ilícitos penais e seus respectivos resultados das investigações e das punições aplicadas e encaminhá-los mensalmente à Comissão Nacional;
- 6) incentivar o encaminhamento aos órgãos competentes das avaliações periódicas sobre as necessidades relativas à segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;
- 7) incentivar o permanente e rigoroso controle dos pontos sensíveis, nas áreas consideradas;
- 8) manter atualizados os Planos de Segurança portuários;
- 9) manter estrito relacionamento com os representantes do Prohage (programa criado pelo Grupo Executivo para a Modernização dos Portos com o propósito de harmonizar o trabalho dos agentes de autoridade que atuam nos portos); e
- 10) elaborar e manter atualizados seus Regimentos Internos.

PARTE II

Voltando às regras para aumentar a proteção aos navios, o estabelecimento de um plano de segurança é a principal

medida para evitar a abordagem no porto, quando fundeado ou com o navio em movimento.

O perfeito entendimento do modo de agir dos piratas e assaltantes permitirá a adequada atenção da tripulação e o treinamento antecipado das medidas contidas no plano diminuirá a probabilidade do sucesso dos atacantes.

Tais medidas devem ser ensinadas nas escolas de formação do nosso pessoal mercante, para uso quando no exterior, e cartilhas podem ser distribuídas nos portos para alertar a tripulação dos navios visitantes.

A primeira medida sugerida é o alerta permanente da tripulação. Marinheiros não adestrados e desleixados com a segurança do seu navio são incapazes de perceber uma situação de perigo que se avizinha.

Para o seu sucesso, o atacante no porto precisa de informações sobre seu alvo e pessoas serão destacadas para a observação da rotina a bordo e manter uma vigilância sobre o navio. O tripulante adestrado pode perceber esta situação, bem como um navio "abandonado" e sem pessoal atento só encoraja os assaltantes.

A Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil criou o Decálogo de Segurança, recomendando a sua divulgação pelas capitânias, delegacias ou agências, a fim de evitar prejuízos aos navios atracados ou fundeados nas áreas de sua jurisdição. Seu teor é transcrito abaixo:

Vigie o navio e a carga

É dever de todo comandante zelar pela carga e adotar as medidas de precaução para a completa segurança do navio, bem como das atividades nele desenvolvidas, exercidas pela tripulação ou outras pessoas a bordo, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima. Toda tripulação deverá cooperar na vigilância, em seu próprio interesse, comunicando ao oficial de quarto qualquer atividade suspeita.

Ilumine o navio e seu costado

Mantenha o navio iluminado, principalmente o costado do lado do mar e convés em toda a extensão, e use refletores de grande potência. Medidas de iluminação adequadas à noite, de modo a atrapalhar a visão de quem está fora do navio e auxiliar um vigia atento a bordo, também ajudam como defesa no porto. A má visibilidade dificulta a ação de fiscalização, constituindo-se em fator favorável às atividades ilícitas.

Estabeleça comunicações para apoio externo

Instale, sempre que possível, uma linha telefônica que seja de fácil acesso ao vigia ou tripulante de serviço. As autoridades do porto mantêm um serviço permanente de combate à criminalidade. Peça auxílio pelo telefone.

Relacione as estações que estão em escuta permanente em VHF – Canal 16. Estas estações poderão encaminhar um pedido de auxílio às autoridades competentes.

Controle os acessos à carga e aos compartimentos habitáveis

A câmara do comandante é um dos principais objetivos dos assaltantes que buscam dinheiro e as chaves mestras dos demais compartimentos habitáveis, para realizarem saques de objetos de valor de uso pessoal da tripulação e equipamentos náuticos existentes no passadiço. Os camarotes e demais compartimentos habitáveis devem ser mantidos trancados a chave, sempre que seus ocupantes encontrarem-se ausentes.

A carga só será, normalmente, objeto de roubo ou furto se os marginais tiverem conhecimento prévio do seu conteúdo, através de informações colhidas por pessoas

inescrupulosas que têm acesso ao conhecimento de embarque, ou mesmo por contatos prévios da prostituição com os tripulantes. Procure estivar os contêineres com cargas valiosas de forma a obstruir os seus tampões de acesso. Isole os meios de acesso ao navio e, também, os acessos às suas áreas internas, criando uma única via de entrada e saída pelo portaló, garantindo seu controle através de um vigia ali postado.

Mantenha as vigias fechadas

Vigias abertas podem constituir-se em fácil acesso a hábeis malfeitores: deixe-as fechadas com os grampos passados sempre que se ausentar. Procure manter também os acessos às áreas internas trancados, garantindo o controle de entrada e saída por meio do vigia de portaló.

Não deixe objetos de valor expostos

Procure reduzir as oportunidades de roubo, removendo todos os equipamentos portáteis que não estejam em uso para seus locais de guarda. Objetos de valor expostos estimulam a prática de furto por "oportunidade"; guarde-os em local trancado e seguro.

Mantenha as escadas de portaló recolhidas

Nos fundeadouros e no porto, dificulte o acesso mantendo içadas as escadas de portaló e de quebra-peito. No porto, somente deixe arriada a escada de portaló pelo bordo do cais.

Em caso de assalto

- Não hesite em soar o sinal de alarme geral do navio em caso de ameaça de assalto;
- procure manter iluminação adequada para ofuscar permanentemente os oponentes, no caso de tentativa de subida de estranhos pelo costado;

- dê o alarme, através de contato rádio VHF – Canal 16, para os navios das proximidades e para o sistema de escuta permanente das autoridades de terra. A eficácia de socorro pela Polícia Federal depende do alarme antecipado;

- usar alarmes sonoros com apitos intermitentes e visuais como holofotes e sinalizadores náuticos;

- se adequado, para proteger as vidas de bordo, e sob inteira responsabilidade do comandante, use medidas para repelir a abordagem, como uso de holofotes de grande potência para ofuscamento dos agressores ou mesmo guarneendo jatos d'água ou sinalizadores náuticos contra áreas de abordagem; e

- não realizar atos de heroísmo.

Mantenha os vigias contratados sob controle do oficial de quarto

Exija um bom serviço dos vigias. Faça-os identificar todo o pessoal que entra e sai do navio. Recomende que a tripulação colabore com o controle. Não permita que o vigia se ausente do portaló, salvo se substituído por outro vigia ou tripulante.

Comunique à Polícia Federal qualquer ocorrência relativa a furto, roubo ou assalto

As ocorrências envolvendo roubo ou assalto, tanto de carga quanto de valores e objetos do navio ou tripulantes, devem ser comunicadas à Polícia Federal para as providências legais pertinentes.

Essas informações possibilitarão, ainda, o estudo das medidas a serem adotadas para prevenção e combate a esses crimes, contribuindo para garantia da segurança da tripulação e do navio.

No mar, os pontos críticos são nos locais de águas perigosas, quando a tripula-

ção está ocupada e atenta à navegação. É nesta hora que os atacantes se aproximam, normalmente pela popa. Pior ainda, à noite.

A própria automação dos modernos navios, com a conseqüente redução do número de tripulantes, conspira contra a segurança do navio, pois reduz a quantidade de pessoas disponíveis para vigilância em momentos críticos. Alarmes podem ser instalados para reduzir, em parte, essa deficiência.

Na ausência de águas perigosas para distrair a atenção da tripulação, algumas vezes os piratas criam alguma situação de diversão para criar o momento propício e então atacar. As técnicas normalmente utilizadas são simulações de embarcação em perigo ou homem ao mar, entre outras. A figura nº 1 mostra algumas situações de diversão que podem ser criadas:

Resumindo, primeiro temos que DETECTAR. A seguir, temos que DETER o ataque.

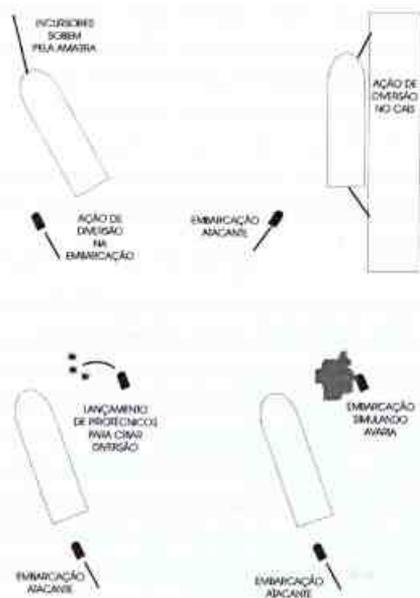


Figura 1

Um plano completo poderá prever mais ações de defesa contra um ataque. Aqui alinhavamos apenas alguns exemplos de como proceder.

O problema seguinte são as ações para REAGIR ao ataque pirata.

Normalmente, as ações de reação deveriam caber apenas a autoridades governamentais.

Existe um debate acalorado e controverso a respeito de reação armada da tripulação de um navio mercante. Alguns países utilizam este expediente. Normalmente, isso só faz elevar o nível de violência dos atacantes.

A figura nº 2 mostra um exemplo de manobra evasiva para evitar a abordagem.

Se os piratas já tiverem abordado o navio, a situação fica mais complicada.



Figura 2

Unidades de Operações Especiais gastam muitas horas em treinamento de combate a bordo, buscando minimizar o risco em ações deste tipo, sendo, portanto, uma ação difícil de ser conduzida com sucesso pela própria tripulação sem o adestramento específico constante.

Com certeza, teremos melhores resultados, investindo tempo e dinheiro no treinamento de procedimentos para evitar a abordagem e no desenvolvimento de novas tecnologias nas áreas de detecção e contramedidas de abordagem.

Outro ponto importante a ser considerado neste trabalho é o crescente fluxo de navios de turismo estrangeiros no litoral brasileiro e suas conseqüências na área de segurança.

Depois da Emenda Constitucional nº 7 (abertura da navegação de cabotagem), a taxa de crescimento anual dos cruzeiros marítimos vem aumentando ano a ano e, de 2000 para 2001, o incremento foi superior a 100%.

Depois dos recentes atentados terroristas realizados contra os Estados Unidos da América, um crescimento maior é esperado no futuro, motivado pela fuga de turistas dos EUA e de outros países considerados possíveis alvos de novos atentados.

Esses navios de cruzeiro, por seu elevado custo e grande número de passageiros de alto poder aquisitivo, podem ser considerados alvos ideais para os bandidos e, pior ainda, para os terroristas.

Os modernos navios de passageiros já incorporaram modificações técnicas a bordo para dificultar atos deste tipo. Normalmente contratam os serviços de empresas especializadas de segurança, embarcando equipes preparadas para fazer frente a atos criminosos a bordo. Porém, este sistema de segurança privado a bordo precisa ser complementado por um sistema de segurança pública governamental com credibilidade para poder funcionar a contento. Se somente a instalação de eficientes sistemas de defesa interna fosse o suficiente, não haveria assaltos a bancos. O poder do Estado tem que estar presente também, como deterrência ou para a solução do problema, pela impossibilidade da segurança privada lidar com ele.

A conjuntura nos é favorável, porém mesmo uma tentativa malsucedida de assalto a um navio de passageiros, realizado por meliantes primários e sem sucesso, terá conseqüências desastrosas para o futuro da atividade. O caso do assassinato do navegador Peter Blake teve repercussões muito negativas para o nosso país no cenário internacional. Para os armadores e suas entidades representativas internacionais, ainda é presente na memória a situação vivida nos nossos portos há alguns anos, quando a quantidade de roubos a navios era elevada.

As estatísticas começam a nos ser favoráveis e o Brasil ainda é considerado pelos estrangeiros um paraíso de tolerância racial e imune aos atentados terroristas.

A previsão de ganhos com o turismo náutico é grande, significando mais empregos para a nossa população tão necessitada e impostos arrecadados pelo governo. Porém, basta apenas um insucesso para que todos os esforços sejam anulados.

Se novamente imaginarmos que a probabilidade de atentados terroristas é baixa em nosso país, devemos nos lembrar que não existe rede terrorista que não esteja ligada de uma forma ou de outra ao narcotráfico, ao contrabando, à lavagem de dinheiro, em resumo, ao crime organizado. Além do que, há uma tendência das redes terroristas de se intercomunicarem e de intercambiarem interesses.

Basta olhar para o nosso vizinho, a Colômbia, e encontraremos todos os fatores acima citados: guerrilha, terrorismo, narcotráfico, contrabando de armas, lavagem de dinheiro, ligação com o crime organizado brasileiro e de outros países, ligação com organizações terroristas estrangeiras e muitos outros.

É claro que sabemos que muito do tráfico de drogas e contrabando de armas para a guerrilha colombiana passa pelos nos-

sos rios amazônicos despolicados. Imaginem o risco que os navios de turismo correm ao compartilhar as nossas hidroviás com estes perigosos meliantes!

Basta que um facinora despreparado e mais afoito, drogado ou bêbado, lidere alguns dos seus companheiros “para fazer um ganho”, como se diz na gíria, ao passar ao lado de um luxuoso transatlântico, que, mesmo com insucesso da empreitada, todos os planos de lucros com o turismo “vão por água abaixo”.

Foi citado acima um caso hipotético de um ataque feito por bandidos primários e sem planejamento. Num exemplo como este, a polícia, junto com a segurança privada de bordo, talvez seja capaz de lidar. Porém, não podemos nos esquecer dos casos mais sofisticados, realizados por profissionais, com apoio externo e planejamento detalhado.

Para se ter noção de como um ataque desses acontece, é bom relembrar o caso mais famoso de terrorismo contra navios: o do *M/S Achille Lauro*.

Neste caso, ocorrido em outubro de 1985, apenas quatro terroristas palestinos, fortemente armados, seqüestraram o navio de passageiros italiano com 427 passageiros e 80 tripulantes a bordo, que navegava no Mediterrâneo, nas costas do Egito. Os seqüestradores exigiam a libertação de 50 palestinos prisioneiros em Israel.

No início, ameaçavam matar os passageiros começando pelos americanos, passando para os judeus e, finalmente, para os cidadãos britânicos.

O que se seguiu foram 51 horas de ameaças e violência. Várias vezes foram realizados disparos em várias direções. Granadas foram lançadas para assustar os passageiros. Artefatos explosivos feitos com gasolina foram colocados em vários lugares do navio.

Enquanto isso o navio navegava em busca de um porto para arribar.

Finalmente, para reforçar as suas exigências, eles mataram um turista judeu americano, paraplégico, de 69 anos, chamado Leon Klinghoffer, e atiraram seu corpo ao mar, junto com sua cadeira de rodas.

Por fim, o navio foi autorizado a atracar em Port Saïd, no Egito, quando, então, negociadores palestinos, italianos e egípcios conseguiram a rendição do grupo em troca da liberdade dos seqüestradores.

Quando os americanos pressionaram o governo egípcio para que lhes entregassem os terroristas, os representantes daquele país alegaram que eles já tinham deixado o Egito.

Sabendo que não era verdade, devido às informações de seus órgãos de inteligência, os americanos aproveitaram o tempo em que os árabes discutiam o que fazer com os criminosos palestinos, preparando uma operação para capturá-los.

Quando um avião comercial egípcio decolou levando os terroristas para a Argélia, foram interceptados por aviões F-14 da Marinha americana, que os forçou a pousar na Sicília, quando foram presos pelas autoridades italianas. A fotografia a seguir dá uma idéia do tamanho do *M/S Achille Lauro*, que foi neutralizado, com sua tripulação e passageiros, por apenas quatro terroristas.

Neste tipo de crise somente a conjugação de órgãos do governo pode resolver o problema, ainda assim com muita dificuldade.



M/S Achille Lauro

Alguns poderiam afirmar: no Brasil não acontecerá uma situação dessas, pois não temos problemas com terroristas. Esta é uma afirmação sem fundamento, pois o terrorismo hoje é internacional. Em razão do alcance dos objetivos buscados pela causa, nenhum país está livre de se ver envolvido num episódio desta natureza. Ainda mais vulneráveis estão os despreparados.

Alguns objetivos buscados pelos grupos terroristas podem ser:

1) Imediatos:

- obter reconhecimento internacional ou nacional para a sua causa;
- embaraçar as forças de segurança governamentais, militares ou policiais;
- mostrar a incapacidade do governo de proteger seus cidadãos;
- obter dinheiro ou equipamento;
- destruir meios de comunicações;
- demonstrar seu poder de ameaça;
- desencorajar investimentos estrangeiros;
- soltar prisioneiros; e
- satisfazer vingança.

2) A longo prazo:

- causar conflitos entre nações;
- influenciar tomadores de decisão e/ou os formadores de opinião internacionais ou nacionais;
- ganhar reconhecimento político como representantes legais de um grupo étnico ou nacional; e
- reverter uma situação desfavorável, para o seu lado, durante uma guerra de guerrilha.

Observe que foram listados muitos objetivos que podem não ter nada a ver com o país onde o ato terrorista é realizado. Aquele país foi escolhido apenas porque a probabilidade de sucesso da ação ali é maior, normalmente por ter forças de segurança fracas ou simpatizantes da causa na região.

Como vimos, existe a possibilidade da realização de um ato terrorista no Brasil, para causar uma reação aqui mesmo, ou em outro local.

Para neutralizar esses ataques, novamente a Marinha avocou para si a responsabilidade do preparo de um grupo de reação, com o propósito de resgatar pessoas em navios ou instalações marítimas do seu interesse, submetidas ilegalmente a confinamento por organizações extremistas, ativistas ideológicos ou indivíduos mentalmente perturbados.

Os responsáveis pelas ações são os Distritos Navais em cuja área de responsabilidade ocorreu o evento, reforçados por equipes de negociação e resgate oriundas de organizações militares especializadas situadas em outros locais.

As operações especiais, em particular as ações de retomada e resgate, sempre se revestiram de uma aura de aventura e mistério, intrigando e suscitando a curiosidade das pessoas. A discrição e o sigilo que as acompanham foram ingredientes que serviram para romantizar a atividade, ao longo do tempo. Na verdade, essas ações não são realizadas por seres imunes às contramedidas do adversário. São levadas a efeito por homens bem treinados e determinados, empregando equipamentos, armas e técnicas especiais, possuidores de informações detalhadas de seus alvos.

No Brasil estas ações, quando realizadas em instalações marítimas em terra, do interesse da Marinha, são conduzidas pelos Fuzileiros Navais do Batalhão Tonelero, e quando realizadas em navios e plataformas de petróleo, são conduzidas pelos integrantes do Grupamento de Mergulhadores de Combate.

A retomada de navios ou plataformas talvez seja o ramo mais técnico das operações especiais. Empregando equipamentos de mergulho de circuito fechado, abso-

lutamente silenciosos e discretos, uma vez que não desprendem bolhas, os mergulhadores de combate podem ser infiltrados a partir de navios de superfície, submarinos, aeronaves, ou por terra. Sua aproximação é extremamente difícil de ser detectada, fazendo com que possuam a iniciativa das ações.

Em contrapartida, a coleta de informações que permitam o conhecimento do número exato de reféns e seqüestradores, bem como sua localização nos cenários de emprego, é tarefa complexa, exigindo todos os esforços disponíveis.

Outro grande obstáculo neste tipo de operação é a abordagem do alvo, que, além das dificuldades habituais, depende das condições meteorológicas reinantes. Essas condições influenciam de maneira decisiva o desenrolar das ações, podendo até mesmo tornar inexecutáveis a infiltração e o assalto subsequente.

Exemplos de ações deste tipo podem ser vistos na televisão e em telas de cinemas, contendo normalmente ações mirabolantes e difíceis de se acreditar.

Se alguns desavisados acham que por isso ações deste tipo não são passíveis de ocorrer, as estatísticas mostram o contrário. Em fevereiro de 1996, oito terroristas pró-Chechênia seqüestraram o *ferry boat* *Avrasia*, ao largo do litoral da Turquia. Eles ameaçavam afundá-lo no Estreito de Dardanelos, com seus 200 passageiros a bordo, caso a Rússia não encerrasse as operações de guerra na região de Pervomayskoye. Após negociações que envolveram líderes chechenos e autoridades turcas, os terroristas libertaram os reféns e se renderam.

Em 11 de junho de 2000, um mercante italiano, navegando a cerca de 500 milhas da Índia, foi seqüestrado por clandestinos, embarcados no porto iraniano de Bandar-e-Abbas, que exigiam asilo político em um país europeu. O caso foi resolvido por negociação.

Mais não pode ser dito sobre os nossos grupos de operações especiais da Marinha, devido à natureza confidencial de suas atividades. Como é da sabedoria popular que uma imagem vale por mil palavras, seguem algumas fotos que falam por si mesmas.





CONCLUSÃO

Muita coisa ainda resta ser feita. O Brasil é muito grande e imensos são seus mares, suas costas e rios, que devem ser protegidos de ações adversas. As ações a empreender já estão delineadas, falta trabalhar para implantar a presença efetiva do Estado em toda essa enorme área.

A Marinha vem contribuindo neste sentido com um grande esforço, auxiliando a Polícia Federal no cumprimento da sua missão constitucional. Mais não faz porque, às vezes, é impedida, até por preceitos legais.

A velocidade com que os programas propostos serão implementados dependerá da vontade política de injetar recursos neste sentido. É uma decisão difícil, pois o Brasil também precisa de uma série de outras coisas de grande importância e urgência.

Virá da sabedoria dos nossos dirigentes saber dosar os recursos e esperamos que não falte dinheiro para ser aplicado na repressão ao crime que afeta o nosso país e em particular o nosso comércio marítimo.

Independente dessa vontade, segue abaixo o resumo de uma série de medidas que, se implementadas, auxiliarão este trabalho.

1) Realizar estudos para estabelecer contramedidas para roubos armados e pirataria, estabelecer planos de segurança para os navios brasileiros e treinar suas tripulações.

2) Realizar gestões junto aos armadores brasileiros para a instalação de alarmes e equipamentos de segurança nos navios de bandeira brasileira.

3) Distribuir panfletos para as tripulações estrangeiras, sobre como proceder quando envolvidas em roubos em nossos portos. Estudar formas de acelerar as diligências para evitar prejuízos maiores advindos de uma estadia prolongada no porto para investigações, evitando desta maneira o não-registro da ocorrência.

4) Criar normas, emitidas pela Receita Federal e Autoridade Portuária – em cumprimento à Lei nº 8.630/93 –, para restringir o acesso de pessoas estranhas às áreas portuárias.

5) Exigir o fiel cumprimento, pelas autoridades portuárias, das medidas previstas nos planos de segurança dos portos, principalmente as referentes ao estabelecimento de barreiras, alarmes, iluminação, comunicações, guaritas, postos de vigilância e outras.

6) Continuar as ações de coordenação dos diversos órgãos pertencentes às Cesportos para:

- estabelecer planos de ações conjuntas para uma rápida resposta aos casos de roubos; a rápida resposta das autoridades com a prisão imediata dos envolvidos é a principal forma de prevenir que casos futuros se repitam;

- incrementar as ações de inteligência e repressão em terra, visando a neutralizar a base de apoio e o local de planejamento e repartição do roubo desses bandidos; e

- aumentar o patrulhamento marítimo nos portos;

7) Instalar Núcleos Especiais de Polícia Marítima (Nepom) em todos os portos brasileiros.

8) Criar, no âmbito da Conportos, um núcleo de inteligência para onde convergirão todas as informações a respeito de roubo a navios, dos órgãos integrantes (contando também com a colaboração da Agência Brasileira de Inteligência – ABIN, quando necessário), e onde também serão coletados dados de organizações internacionais especializadas, constantes de publicações e sites na Internet, para análise.

9) Realizar estudos nos Distritos Navais, sob a coordenação do Comando de Operações Navais, com o propósito de identificar áreas que, por suas características, poderiam ensejar maior probabilidade de

ocorrência de roubos nas águas territoriais ou rios. Serão levados em consideração, entre outras, as seguintes variáveis:

- densidade de tráfego de navios/embarcações;
- pontos focais de tráfego;
- áreas perigosas que forcem a redução de velocidade e/ou da manobrabilidade dos navios/embarcações; e
- áreas terrestres adjacentes que permitam abrigar uma embarcação fora da lei, com um mínimo de apoio de manutenção e reabastecimento.

Os resultados destes estudos permitirão orientar a realização das patrulhas costeiras e fluviais. A simples presença periódica de navios da Marinha nessas áreas críticas, complementada por freqüentes inspeções pelas lanchas das Capitânicas nas cidades/vilas adjacentes, serviria como elemento dissuasor de ataques de bandidos. Se possível, contar sempre com o concurso de policiais nessas operações de deterrência, de modo a não permitir um vazio da presença do Estado na região.

10) Rever as normas da Marinha para as ações de fiscalização das Águas Jurisdicionais Brasileiras, de forma a adequá-las à conjuntura do momento. Estudar as ações possíveis de serem realizadas pela MB, no sentido de se reprimir a pirataria em alto-mar, em áreas do interesse do Brasil, e a colaboração que a Força Aérea Brasileira pode prestar nestas operações. Verificar a conveniência de se juntar estas normas num único documento.

11) Emprestar maior ênfase à realização de exercícios sobre situações que envolvam a repressão à pirataria e ao roubo armado em águas territoriais, para os navios distritais e da Esquadra.

12) Realizar adestramento para os Grupos de Visita e Inspeção e Grupos de Presa dos navios da Marinha. Estudar a conveniência de se adestrar esses grupos em

combate em ambientes confinados, para o caso de serem recebidos com reação armada a bordo dos navios em que forem atuar.

13) Realizar estudos de casos e estabelecer planos de gerenciamento de crise envolvendo seqüestros em navios, com pessoas submetidas ilegalmente a confinamento a bordo, derivados de atos de pirataria e bandidagem (no mar e no porto).

14) Buscar recursos em fundos especiais, como o Fundo Nacional de Segurança Pública e outros decorrentes de acordos de cooperação, até de origem estrangeira, para equipar as polícias estaduais brasileiras com embarcações adequadas à sua região de operação. A padronização das lanchas e de material correlato poderia ser buscada para reduzir os custos de aquisição e manutenção, a exemplo do que ocorre no acordo de cooperação MB-DPF.

15) Reequipar as unidades de Operações Especiais da Marinha com material moderno de última geração e de alta tecnologia.

Todas estas providências, é claro, são complementares às medidas para a redução da criminalidade que devem, e já tardam, ser implantadas no País.

Tendo em vista o grau de sigilo do presente trabalho, deixam de ser apresentadas algumas sugestões decorrentes do estudo aprofundado realizado, principalmente no que se refere ao emprego das unidades de operações especiais, à estrutura organizacional da Marinha e do enfoque que vem sendo dado ao perfil dos requisitos de prontidão para os navios de serviço, bem como não foram mais pormenorizadas algumas das sugestões acima descritas.

Com relação ao terrorismo, ainda não temos conhecimento se agentes já vêm fazendo uso dos nossos portos, das nossas águas interiores e das áreas marítimas sob jurisdição brasileira para o desenvolvimento ou apoio de suas atividades de âmbito internacional.

Não é possível prever, neste momento, quando nem como o terrorismo internacional fará sua aparição e passará a intensificar suas ações no Brasil. Temos a certeza porém que, se o fizerem e quando o fizerem, estaremos diante de um problema tão complexo quanto o de qualquer país que possua a extensão de

costa e águas interiores semelhantes às nossas.

Esperamos que a sorte continue protegendo o nosso país e que ações criminosas de grande vulto deste tipo não ocorram por aqui nunca, ou, pelo menos, até o momento em que estejamos melhor preparados para enfrentá-las.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PODER MARÍTIMO> / Pirataria /; Prêmio Jaceguay;

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. A CATALOG of Criminal Activity, *Lloyd's List*, sep. 15, 2000.
2. ALBUQUERQUE, Antonio Luiz Porto e, *História Geral do Ocidente*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1985.
3. ANTI-PIRACY proposals are put to IMO, *Lloyd's List*, may. 30, 2001.
4. BRASIL. Constituição. *Constituição da República Federativa do Brasil de 5 de 1998*, com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais de Revisão nº 1/92 a 16/97 e Emendas Constitucionais de Revisão nº 1 a 6/94. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 1997.
5. _____. Lei nº 2.419, de 10 de fevereiro de 1955. Institui a Patrulha Costeira e dá outras providências. Rio de Janeiro 10 de fevereiro 1955.
6. _____. Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileira, e dá outras providências. Brasília, 4 de jan. 1993.
7. _____. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. *Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]*, Brasília, n. 38, 26 fev. 1993. Seção I.
8. _____. Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, Brasília, 9 jun. 1999.
9. _____. Casa Civil da Presidência da República. Programa Integrado de Modernização Portuária. Brasília, Grupo Executivo para Modernização dos Portos, 1999.
10. _____. Decreto nº 1.507, de 30 de maio de 1995. Cria a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis e dá outras providências, 30 mai. 1995.
11. _____. Departamento de Polícia Federal. Instrução Normativa de 5 de agosto de 1999. Disciplina a Organização e o Funcionamento das Atividades dos Núcleos Especiais da Polícia Marítima (NEPON), estabelece competências e atribuições e dá outras providências.

12. _____. Diretoria de Hidrografia e Navegação. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Rio de Janeiro, 1985.
13. _____. Diretoria de Portos e Costas. *Fatos da História Naval*. Rio de Janeiro, 1971.
14. _____. Ministério da Justiça. *Plano Nacional de Segurança Pública*. Brasília, 2001.
15. BRASILIANO, Antonio Celso Ribeiro. *Planejamento da Segurança Empresarial*. São Paulo: Cia. das Artes, 1999.
16. COSTA, Luiz Sérgio Silveira. *As Hidrovias Interiores no Brasil*. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, 1997.
17. DIAS, José Ribamar M. Secretário Executivo do Grupo Executivo para Modernização dos Portos. Entrevista realizada em 17 de abr. 2002.
18. EMPRESÁRIOS ligados ao crime organizado no porto. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 5 de dez. 1999. 2º Caderno – Política.
19. FREITAS, Fábio de. “O terrorismo e os Cruzeiros Marítimos no Brasil”. *Revista do Clube Naval*, Rio de Janeiro, Ano 110, nº 320, p.24-25, out./nov./dez. 2001.
20. GRAY, Jim et alii. *MaritimeTerror: Protecting Yourself, Your Vessel and Your Crew against Piracy*. Bolder, Paladin Press, 1999.
21. HOLLANDA, Bernardo Augusto Cunha de. Comandante do Grupamento de Mergulhadores de Combate. Entrevista realizada em 10 abr. 2002.
22. KELLERMAN, David N.. Introduction to Modern Day Maritime Piracy. Disponível em: <http://www.maritimesecurity.com>. Acesso em: 8 abr. 2002.
23. KELLERMAN, David N.. Recent Statistics on Maritime Piracy. Disponível em: <http://www.maritimesecurity.com>. Acesso em 8 de abr. 2002.
24. KELLERMAN, David N.. Worldwide Maritime Piracy – June 1999. Disponível em: <http://www.maritimesecurity.com>. Acesso em: 8 abr. 2002.
25. LANG, Walter N.. *The World Elite Forces: The Men, Weapons and Operations in the War Against Terrorism*. London, Salamander Book, 1987.
26. MARITIME security enters new era, *Lloyd's List*, mar.18, 2002.
27. NOVA Enciclopédia BARSA – Enciclopédia digital, CD-ROM. Encyclopaedia Britannica do Brasil Publicações Ltda. Rio de Janeiro, 1999. Produzida por Lexicon Informática Ltda.
28. ORGANIZED crime groups put Canadian ports through hell. *Lloyd's List*, jun. 9, 2000.
29. PEREIRA, Antonio Carlos. *Implicações para o Brasil, no campo estratégico-militar, em decorrência do ato terrorista ocorrido nos EUA*. Palestra proferida na escola de Guerra Naval, em 9 nov. 2001.
30. QUADRILHA é indiciada sob acusação de pirataria. *A Tribuna Digital*. Disponível em: <http://www.atribuna.com.br>. Acesso em: 30 jan. 2002.
31. REPORTS on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Internacional Maritime Organization. London, dec. 31, 2001.
32. REVISTA SUPER INTERESSANTE. “Por um Brasil Menos Violento”. São Paulo, abr. 2002. Edição Especial.
33. SCHIAVON, Hélio. “Piratas trocam tiros com a Polícia Federal”. *A Tribuna Digital*. Disponível em: <http://www.atribuna.com.br>. Acesso em 23 jan.2002.
34. SECURITY key issue in a changed world, *Lloyd's List*, mar. 18, 2002.
35. THE NET is closing in the U. S. cargo crooks, *Lloyd's List*, sep. 16, 1997.
36. TRENDS: Excerpt from ICC Piracy Report, 2001. *Internacional Chamber of Commerce*. Disponível em: <http://www.iccwbo.org>. Acesso em : 13 abr.2002.
37. UNITED STATES. Department of the Army. *Countering Terrorism on U. S. Army Installations*. Washington, 1983.
38. VASCONCELLOS, Marco Antonio Sandoval de. *Economia: micro e macro: teoria e exercícios, glossário com os 260 principais conceitos econômicos*. São Paulo, Atlas, 2001.

Riachuelo

Submarino-Museu



A vida embaixo d'água

Ele passou 17.699 horas e 41 minutos embaixo d'água. Imagine, dias e dias sem sentir o calor do sol, imerso na solidão dos oceanos. Esta foi a jornada do Submarino *Riachuelo*. Construído em 1973, na Inglaterra, foi incorporado à Armada Brasileira em 27 de janeiro de 1977.

Esteve em atividade por 20 anos, navegando 181.924,88 milhas. Em 1997, passou para o Serviço de Documentação da Marinha, sendo transformado em submarino-museu. Visite o *Riachuelo* e tenha uma noção da vida a bordo ao percorrer os seus compartimentos. Conhecendo os armamentos, máquinas e outros equipamentos do *Riachuelo*, você vai experimentar um pouquinho do dia-a-dia dos submarinistas.

O *Riachuelo* está atracado ao cais do Espaço Cultural, Av. Alfred Agache, s/nº - Centro. A visitação pode ser realizada diariamente das 12h às 17h.

Visitas guiadas para escolas e grupos podem ser marcadas pelos telefones (0XX-21) 3870-6025 e 3870-6879.

INCIDENTES NA AMAZÔNIA EM 1949*

AÉCIO PEREIRA DE SOUZA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)

O INCIDENTE COM A COLÔMBIA

O velho Navio-Gaiola *Ajudante*, do Serviço de Navegação da Amazônia e Administração do Porto do Pará (SNAAP), naquele início de noite do dia 4 de julho de 1949, com dificuldade, resfolegando pelos vazamentos de vapor dos engaxetamentos, subia, colado ao barranco da margem esquerda, o Rio Solimões, no trecho entre São Paulo de Oliveira e Benjamim Constant, singradura final da longa viagem iniciada um mês atrás, no porto de Belém do Pará.

A bordo, cerca de cem passageiros, distribuídos pelas três classes, tinham acabado

de jantar e os privilegiados da primeira classe, no amplo salão da tolda à ré, que lhes era reservada, já se preparavam para começar uma dança, vez que a maioria era constituída de jovens que, aproveitando as festas juninas, se destinavam às fazendas do alto Solimões.

No passadiço, na penumbra necessária à melhor percepção dos contornos geográficos das margens, condição essencial para a boa praticagem, o veterano prático – *seu* Barros, 40 anos de praticagem –, olhos fixos entre a mataria e o céu, ia conferindo, na sua prodigiosa memória visual, os detalhes do trecho que navegava.

* N.R.: Do livro *Fronteiras da Amazônia*, do mesmo autor. Excertos dos capítulos 3, 4, 5, 8, 12 e 14. O livro foi comentado com transcrições na *RMB* do 2ºtrim/2001, págs. 284 a 289. Estórias vividas pelo autor entre 1949 a 1954 e extraídas do livro nas *RMBs* do 3º e do 4ºtrim/2001, págs. 231 a 234 e 223 a 225 respectivamente.

Na coberta, logo abaixo, no convés principal, estavam localizados os exíguos camarotes de segunda classe. Viajavam ali os comerciantes que, periodicamente, seguiam até as grandes cidades, onde refaziam os estoques de suas mercadorias, voltando acompanhados de suas compras. Na terceira coberta, quase ao nível da linha-d'água, num emaranhado de redes que balançam mansamente ao ritmo do leve jogo do navio, as caras apáticas e sofridas

dos passageiros de terceira classe, na sua maioria nordestinos, que cumpriam a saga inenarrável de judeus errantes – fugindo das secas, emigravam, talvez para uma situação mais miserável ainda –, de trabalhadores nos seringais.

Naquela ocasião, algumas dezenas de milhas rio acima, na cidade colombiana de Letícia, havia festa; desde cedo, as comemorações da Semana da Pátria tinham movimentado a população, que ovacionara os soldados em uma parada militar, e, à tarde, estava programada a parte dos festejos a bordo das novas canhoneiras, orgulho da Marinha colombiana.

O general comandante militar da Amazônia compareceu, prestigiando os marinheiros e, a bordo da canhoneira capitânia, foram servidas as bebidas fortes usadas na região, em brindes sucessivos, aumentando o calor da exaltação da bravura e a coragem dos colombianos. Depois que o general comandante se despediu e deixou a canhoneira, as comemorações e a bebedeira continuaram, até que, no auge do delírio

etilico, alguém sugeriu: por que não aproveitar aqueles momentos de intensa vibração patriótica e saírem à caça dos peruanos, pondo a pique todos os seus navios? Mais uns tragos, e a sugestão foi aceita. Estavam a bordo um práctico, o comandante do navio, toda a guarnição e os convidados. E a canhoneira moderna era bem armada: dois canhões de 105mm semi-automáticos, dois canhões 40mm Boford automáticos e dez

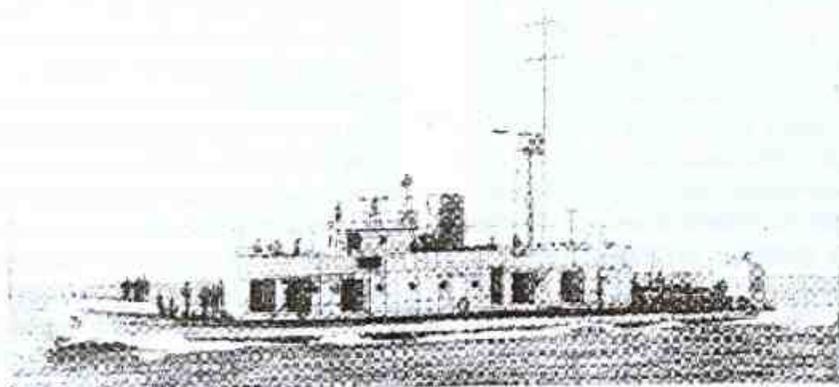
metralhadoras 20mm Oerlikon. Estas armas representavam um poder de fogo esmagador em relação a qualquer outro navio de guerra porventura existente em um raio de 3.000 milhas de distância.

Soltas as amarras, a canhoneira desatracou comandada pela voz pastosa do práctico, já completamente embriagado; inexplicavelmente, em vez de aproar a jusante e subir o Rio Solimões em busca dos navios “inimigos” de bandeira peruana, que, presumivelmente, seriam encontrados no trecho do Solimões dentro

do território do Peru, o vaso de guerra, em sua louca demanda, desceu o rio e entrou em águas brasileiras, passando em frente à sede do pelotão de Tabatinga.

O Primeiro-Tenente José da Silva Dourado, comandante do pelotão de fronteira de Tabatinga, era um cearense de 45 anos de idade que havia ingressado no Exército brasileiro como soldado aos 18 anos; de compleição robusta, um cidadão calmo e disciplinado, que há dois anos, como voluntário, viera dar com os costados naquele fim de mundo.

**Os projéteis de 40mm
destruíram a
superestrutura do
mercante, matando todos
que ali se encontravam,
enquanto os obuses de
105mm, dirigidos contra
o casco de chapa fina do
costado, na altura da
linha-d'água, fizeram
explodir a velha caldeira, e
o navio se partiu em dois;
em menos de cinco
minutos, afundou**



Canhoneira fluvial *Cartagena*, igual a do acidente (Foto: JFS 1946-47)

Da frente do seu humilde quartel, ele observava, a 200 metros de distância, a manobra da canhoneira colombiana. E, se já se achava preocupado com a possibilidade de surgirem enchencas por conta das bebedeiras e dos excessos, mais ainda se intrigou ao ver o navio colombiano aproar a vazante e, célere, cruzar a fronteira e se embrenhar em território brasileiro.

Aquilo não estava certo, pensou o tenente, pois, embora a navegação no alto Solimões fosse internacionalizada, por força de tratado entre os países limítrofes, havia sido convenionado que o tráfego de navios de guerra somente seria admitido com aviso prévio de, pelo menos, 48 horas ao país visitado.

Em princípio, considerou que devia, imediatamente, se deslocar até Letícia e fazer verbalmente o seu protesto pelo ato que presenciara e que lhe parecia constituir uma infração grave aos tratados de convivência pacífica entre o Brasil e a Colômbia. Acontece que a sua situação era delicadamente humilhante, pois não dispunha de recurso algum – não

tinha luz elétrica, até o querosene das lamparinas que mal alumiam o seu pobre quartel era comprado em Letícia; enfim, a sua dependência logística dos colombianos era absoluta. Assim, esta inibição, perfeitamente compreensível, foi a causa da punição rigorosa daquele infeliz oficial pelo presidente da Comissão de Inquérito que investigou o incidente. O Tenente Dourado, realmente, não foi naquele mesmo dia a Letícia; e a dúvida de que a sua interven-

ção junto ao general colombiano poderia ter evitado o desastre do Gaiola *Ajudante* paira até hoje...

Enquanto aguçava a vista para distinguir o Cabo dos Ticunas, ponto conspicuo daquele costão, *seu* Barros ouviu as quatro badaladas

duplas do sino de bordo. Eram oito horas; rapidamente, mentalizou o que teria que fazer nos próximos minutos. Ali adiante, ele constataria na última viagem indícios de que o canal estava mudando de posição, pois onde havia muita água, a sondareza acusara apenas três braças escassas; era preciso muito cuidado, e a qualquer prenúncio de

**Das 120 pessoas que se
achavam a bordo do
gaiola, somente oito
sobreviveram; 112
morreram ou
desapareceram**

batida fofa do hélice, teria que guinar com presteza para evitar o encalhe. Por alguns segundos, deixou a aba do passadiço e se dirigiu ao telégrafo da máquina, acionou a sua alavanca, colocando-a na posição de "Atenção". Foi justamente ao voltar e ao acomodar a vista à escuridão do cenário externo que ele divisou, a cerca de duas milhas de distância, a silhueta sinistra da canhoneira, que navegava no meio do rio com as luzes apagadas, nem ostentando as luzes de navegação.

Assentou o binóculo sobre os olhos e pôde confirmar, vendo com mais nitidez, o navio que se aproximava velozmente, empurrando um bigode branco de espuma pela proa. Ainda estava matutando sobre o que estaria fazendo a canhoneira àquela hora, naquele local e navegando daquele jeito, quando, apavorado, viu o navio de guerra mudar de rumo e vir sobre o gaiola, em rota de colisão.

A situação se tornou caótica, não havia mais lazeira para se safar guinando para boreste, porque o barranco, neste bordo, estava muito perto; nem o gaiola dispunha de reserva de velocidade para fugir da colisão, que parecia inevitável. De repente, a canhoneira guinou, e quase cruzando com o gaiola, à queima-roupa, abriu fogo, atirando simultaneamente com os seus quatro canhões contra a sua presa, acuada de encontro ao barranco. Os projéteis de 40mm destruíram a superestrutura do mercante, matando todos que ali se encontravam, enquanto os obuses de 105mm, dirigidos contra o casco de chapa fina do costado, na altura da linha-d'água, fizeram explodir a velha caldeira, e o navio se partiu em dois;

em menos de cinco minutos, afundou. No meio dos gritos, dos destroços do navio e dos corpos despedaçados, arrastados correnteza abaixo, os colombianos da canhoneira perceberam, segundo as próprias declarações, que tinham cometido um engano atroz, pois os naufragos falavam português e, então, eram brasileiros e não peruanos, como eles supunham. Nada justificaria o crime hediondo cometido pelos tripulantes daquela canhoneira; das 120 pessoas que se achavam a bordo do gaiola, somente oito sobreviveram; 112 morreram ou desapareceram.

**Imediatamente, guarneceu
a sua montaria, uma
canoa, que era a única
viatura de que dispunha, e
nervosamente remou até o
costado da canhoneira**

A noite inteira, o Tenente Dourado passou em vigília, olhos pregados nas águas barrentas do Solimões, a companhia incômoda de um presságio funesto não o abandonou até de madrugada, quando avistou o vulto da canhoneira emergindo da bruma e a viu cruzar a fronteira e ir atracar no trapiche da base de Letícia. Imediatamente, guarneceu a sua montaria, uma canoa, que era a única viatura de que dispunha, e nervosamente remou até o costado da canhoneira; sem mais delonga, subiu ao convés do navio e aí se deparou com uma cena de confusão semelhante a uma feira livre galega. Todos falavam ao mesmo tempo e se acusavam reciprocamente de ter sido o responsável pela matança de brasileiros, no mais cruel e bestial de todos os incidentes da fronteira jamais acontecido.

A notícia do sinistro chegou a Manaus, sendo transmitida, por ironia do destino, diretamente do governo da Colômbia para o governo do Brasil, por interferência e exigência do Tenente Dourado, junto ao Comando Militar colombiano em Letícia. Em

Manaus, o povo revoltado ameaçou destruir a sede do consulado colombiano e linchar o cônsul e sua família. O Exército brasileiro fez a proteção, evitando que um mal maior acontecesse.

Quase despercebida da nação brasileira, a catástrofe do *Ajudante* despertou somente algumas notas esparsas na imprensa de todo o País, que estava com a atenção totalmente voltada para os fatos políticos das eleições para Presidente da República. Na capital da República, o Ministério das Relações Exteriores recebeu as desculpas e as explicações apresentadas pelo governo de Bogotá, em que foi dada ênfase especial às circunstâncias de que o comandante e os tripulantes da canhoneira eram incompetentes e ignorantes em assuntos navais, vez que eram realmente soldados de cavalaria, e agiram quando estavam completamente bêbados.

A PRESENÇA DA MARINHA

A cidade de Belém, capital do estado do Pará, naquele ano de 1949 vivia a sua maior crise, desde que fora fundada em 1616. Tinha havido o colapso da economia – os serviços públicos a cargo das companhias estatais eram prestados precariamente. O abastecimento de água, a energia elétrica, a coleta de lixo e o saneamento foram interrompidos; a cidade ficava às escuras, o lixo se acumulava por toda parte, não havia água nas torneiras e os insetos proliferavam. Estava tudo entregue à sanha dos políticos, que se debatiam pelos votos dos miseráveis.

Desembarquei de um *Ita* no deserto e abandonado cais do porto de Belém no dia 19 de novembro de 1949. Era capitão-tenente, tinha 25 anos e fora designado, a pedido,

para servir na Flotilha do Amazonas; mais propriamente, ia desempenhar as funções de imediato da Corveta C-1 *Carioca*.

Dentro das tradições brasileiras, diz o refrão popular: “só fechamos a porta, depois de roubados”. Assim, o Governo da República, ainda sob o impacto do deprimente episódio da chacina do Gaiola *Ajudante*, resolveu deslocar para a Flotilha do Amazonas três corvetas classe C, respectivamente *Carioca*, *Cananéia* e *Cabedelo*, que, desde o fim da guerra, se achavam sediadas no Rio de Janeiro. Era intenção da chefia do Estado-Maior da Armada prover também a flotilha de um navio-tanque que subisse os rios acompanhando as corvetas, dando-lhes o apoio logístico imprescindível para que pudessem efetuar a patrulha das nossas longínquas

Em Manaus, o povo revoltado ameaçou destruir a sede do consulado colombiano e linchar o cônsul e sua família

fronteiras. Em um simples confronto de poder ofensivo, caso tivéssemos que enfrentar as canhoneiras colombianas de Letícia em um entrevero de fronteira, elas levariam vantagem em relação ao armamento, mais pesado e sofisticado

que o nosso. Sem dúvida, porém, o resultado final seria a nosso favor, pois as nossas corvetas eram comandadas e tripuladas por marinheiros de verdade, enquanto eles cometiam o imperdoável erro da improvisação de cavalarianos como tripulantes.

Li um relatório sucinto sobre o ataque da canhoneira colombiana ao Gaiola *Ajudante* e me pareceu claro que, na bordada, os disparos dos quatro canhões teriam sido feitos por mira direta, sem a utilização da direção de tiro do navio, que era vectorada pelo radar. Isso nos trouxe mais tranqüilidade, pois parecia evidente que os colombianos não sabiam operar os instrumentos com que os fabricantes ingleses equiparam o navio.

Recebi, comovido, a minha primeira missão definida pela Ordem de Movimento, que determinava que deveríamos partir à zero hora do dia 3 de janeiro de 1950, com o objetivo de proporcionar à Corveta *Cananéia* o apoio logístico, para que fosse executado o nunca dantes realizado patrulhamento das longínquas e abandonadas fronteiras do teatro de operações do Solimões.

Tinha escolhido dois práticos do quadro do SNAAP, considerados entre os melhores, e, para evitar qualquer contratempo, eu mesmo fui buscá-los em suas moradias horas antes da partida. O velho piloto, *seu* Zé Maria, morava num charco miserável, num barraco de madeira, em uma rua feita de tábuas, lá pros lados do Guamá, subúrbio de Belém. Fui encontrá-lo dormindo num catre, o rosto coberto de mosquitos, e a quantidade de carapanãs ali era tão grande que, ao se abrir a boca para falar, era-

se sufocado pelos insetos. O outro prático era jovem, *seu* Antoninho, conhecido pela sua prodigiosa memória visual, capaz de gravar detalhes geográficos de 5.000 milhas das calhas dos rios da Bacia Amazônica e, também, pela obstinada mania de usar fardas, o que lhe dava incrível prazer.

Já navegávamos há 14 horas naquelas águas barrentas, quando começamos a cruzar com os grandes cargueiros transportadores de madeira. Eram de várias nacionalidades (ingleses, norte-americanos, franceses, alemães etc.), navios com capacidade para transportar entre 8.000 e 10.000 toneladas de cargas e passavam completa-

mente lotados, levando enormes toros de árvores até no convés à altura da chaminé.

Somente naquela tarde cruzamos com cinco cargueiros e soubemos pelo velho prático que eles entravam pela barra norte do Rio Amazonas, iam direto às "serrarias" que proliferavam na região das ilhas (mais de cem), onde carregavam a madeira de lei (jacarandá, mogno, acapu, ipê etc.), que já se achava adrede cortada e preparada para o embarque. As "serrarias", verdadeiros matadouros da Floresta Amazônica, eram responsáveis por cerca de 80.000 tonela-

das de toros de árvores seculares que, diariamente, eram exportadas ilegalmente, pois, como investiguei mais tarde, nunca ninguém pagou um centavo sequer de imposto nesta mortífera indústria de extermínio. Como não podia deixar de ser, as serrarias eram todas de propriedade de políticos da região.

É sabido que Marinha de Guerra é apanágio de nação rica

e, muitas vezes, a necessidade de se manter uma Força Naval atuante é uma condição vital para a sobrevivência do País. Assim foi em relação a Portugal na época dos descobrimentos e, mais tarde, no período de consolidação dos seus domínios de além do mar. O Brasil é uma nação pobre. Paradoxalmente, por ter recebido como herança de Portugal um território de imensas proporções, que inclui uma costa atlântica de 4.500 milhas náuticas e bacias fluviais que somam mais 30.000 milhas náuticas, não pode prescindir de ter uma armada, pelo menos para não perder o que lhe foi legado. Trata-se, pois, de um problema

**O Brasil é uma nação
pobre que inclui uma costa
atlântica de 4.500 milhas
náuticas e bacias fluviais
que somam mais 30.000
milhas náuticas, e não pode
prescindir de ter uma
armada, pelo menos para
não perder o que lhe foi
legado**

político-financeiro de difícil solução, que foi agravado quando em 1941, dada a indecisão do governo brasileiro em relação aos beligerantes da Segunda Guerra Mundial, os países do Eixo, num dia só, puseram a pique cinco navios brasileiros na costa da Bahia. A situação ficou de tal maneira crítica que fomos obrigados, de uma hora para outra, a improvisar tudo que tínhamos como material flutuante, adaptando as condições de navio escolta de comboios, e partimos para o sacrifício. As três corvetas que agora estavam integradas à Flotilha do Amazonas eram um exemplo típico de soluções de emergência. Antes da guerra eram navios mineiros, pois tinham sido construídos para esta finalidade; tiveram que ser, às pressas, transformadas em corvetas, lutaram sem parar durante quatro anos na batalha anti-submarina do Atlântico Sul e, finalmente, estavam de novo em ação, neste momento, fazendo a patrulha das nossas fronteiras na Amazônia. Estes são os percalços de uma Armada de um país muito grande e muito pobre.

À medida que chegávamos à zona conflagra da das fronteiras, fomos, aos poucos, sendo informados pelas populações ribeirinhas das incursões criminosas das canhoneiras colombianas. Constava que atracavam ao barranco e seus tripulantes, quase sempre alcoolizados, estupravam mulheres e crianças e reagiam com violência contra qualquer defesa esboçada pelos homens, ateavam fogo nos casebres e saíam ameaçando que voltariam. No início, estavam todos apavorados e, como não sabiam nem reconhecer a bandeira brasileira, nem os navios colombianos usavam ban-

deira, ao verem se aproximar um vaso de guerra fugiam, pensando tratar-se de estrangeiros. Com determinação e paciência, fomos fazendo o trabalho de reaproximação com aquele povo sofrido, incutindo neles a confiança de que a partir de então não haveria mais atos de desrespeito e vandalismo. O resultado não se fez esperar; silenciosamente, sem alarde, a Marinha tomou conta da região, as corvetas estavam em todas as partes, subiam as fronteiras, desciam, eram reabastecidas, tornavam a fazer a patrulha, chamavam às falas os navios de transportes de tropas colombianos que, mal acostumados, trafegavam sem pavilhão. Enfim, ficou certo que humilhação e agressões nunca mais.

**Lamentava que tivéssemos
sofrido, no espaço de seis
meses, duas violações
graves dos tratados de
coexistência pacífica que
uniam Brasil, Colômbia e
Peru**

De Porto Afonso viemos direto para Manaus. Depois de dar uma chegada na Capitania dos Portos, em cumprimento de rotina, fui procurado pelo relações públicas do Comando dos Elementos de Fronteiras, o Tenente Igrejas, que me deu notícia da chegada a Manaus de um embaixador plenipo-

tenciário, especialmente nomeado pelo governo colombiano para trabalhar no caso *Ajudante*, e que aquele diplomata desejava me fazer uma visita de cortesia. Esclareci de antemão que o meu navio era um petroleiro modesto, que não dispunha de ambiente para receber condignamente um embaixador e que, dentro de três dias, estaria naquele porto a Corveta *Cananéia*, comandada por um oficial mais antigo do que eu, que teria melhores condições de receber uma visita ilustre. Não houve jeito de demover o diplomata. Assim, foi marcada a visita e eu fiz o que podia fazer para melhorar o aspecto da minha humilde e exígua praça-d'armas.

O embaixador chegou a bordo pontualmente, na hora marcada, recebeu as honras do seu posto e o conduzi à praça d'armas. Era um cidadão de meia-idade ostentando a tradicional "calva diplomática", bem-apeçoado e extremamente simpático. Depois de uma meia hora de conversa informal e apresentações recíprocas, mandei servir um coquetel conhecido na gíria naval como *kaol*, e o embaixador ficou encantado com essa nossa bebida.

Ele foi ao assunto principal com muita habilidade e disse que estava no Brasil com

a espinhosa missão de tentar minimizar o impacto negativo resultante da bestial e inexplicável agressão feita a um país amigo pelos compatriotas seus, cavalarianos travestidos de marinheiros. Estas verdades ditas por ele nos deixaram aliviados, também porque nos contou

como o governo de Bogotá fora severo na apuração do incidente, chegando a expulsar todos os implicados no crime, inclusive reformando compulsoriamente o general que comandava a guarnição de Letícia cumulativamente com o cargo de governador do Distrito Colombiano da Amazônia.

Estava muito bem informado sobre os acontecimentos da fronteira do Solimões, estando a par da invasão do nosso pelotão pelos seqüestradores peruanos, e tinha conseguido uma coisa que era considerada um fato impossível – o relacionamento amigável com o cônsul peruano em Manaus. Lamentava que tivéssemos sofrido, no espaço de seis meses, duas violações graves dos tratados de coexistência pacífica que uniam Brasil, Colômbia e Peru; e foi aí que teve uma inspiração genial na

seguinte expressão: "Na conflagrada região fronteira de Letícia, os três países, Brasil, Colômbia e Peru, vivem constantemente brigando e se hostilizando, enquanto o Brasil, assim como um irmão mais velho e mais sensato, aparece sempre como apaziguador, chamando a atenção dos brigões e até, quando necessário, puxando-lhe as orelhas." Agradei a figuração feita com muita felicidade, mas lembrei ao embaixador que, naquela conjuntura, o "irmão mais velho", já um pouco cansado das "malcriações" dos outros, avisava que na

próxima "peraltice" o "tacape" seria baixado na cabeça do faltoso com rapidez, eficiência e, sobretudo, com muita violência. Achei que o recado estava dado.

O embaixador nos convidou para uma recepção no consulado no dia seguinte. Nesta recepção no consulado da Colômbia conhe-

ci o cônsul do Peru, que por sua vez estava ansioso para dar uma explicação sobre o incidente da invasão da sede do pelotão de Tabatinga e nos convidou para uma recepção no dia seguinte, no consulado do Peru.

Confesso que não sou bom de copo, de maneira que aqueles três dias de homenagens e bebedeiras eram um sacrifício para mim e, se me fosse dado escolher, preferiria enfrentar um mau tempo de uma frente com ventos de 80 nós em alto-mar.

Bem, o cônsul do Peru exibiu documentos mostrando que o incidente de Tabatinga tinha sido contornado por vias diplomáticas, os faltosos tinham sido presos e o asilado seqüestrado, devolvido às autoridades brasileiras na embaixada em Lima.

Conheci o cônsul do Peru, que por sua vez estava ansioso para dar uma explicação sobre o incidente da invasão da sede do pelotão de Tabatinga

No dia seguinte bem cedo, temendo ser "ameaçado" por outra recepção, vindo-me obrigado a destilar álcool que nem

alambique de engenho, me safei, arribando, enquanto era tempo, de Manaus para Belém.

O INCIDENTE COM OS PERUANOS

Revedo as informações sobre o local em que foi posto a pique o Gaiola *Ajudante*, naquela hora, seis meses depois, estávamos passando, possivelmente, sobre seus destroços sepultados no fundo do Rio Solimões. Na oportunidade, reuni a guarnição e fizemos uma homenagem aos companheiros que ali foram sacrificados. Sete vivas no apito do contramestre, um minuto de silêncio, quando o pavilhão brasileiro desceu a meio pau e depois foi atopetado. Assim os marinheiros do mundo inteiro saúdam os seus mortos.

Atracamos na ponte da cidade de Benjamim Constant, esquina noroeste do Brasil, foz do Rio Javari. Do outro lado a cidade peruana de Ramon Castilla, sede de um contingente militar. Podia-se fazer, no estilo humor negro, uma comparação desta cidade, inteiramente construída sobre tábuas e, por conseguinte, tendo como veículo urbano a canoa montaria e os igarapés como ruas, em relação a Veneza. Esta era a Veneza amazônica! Aqui nunca moraram os doges, apenas os forasteiros que por aqui passam e sentem dó dos que aqui moram.

De qualquer sorte, aquela urbe palafita tinha a sua importância, era uma espécie de sentinela avançada da soberania nacional, na extensa divisa do talvegue do Javari com o Peru. Somente as embarcações de calado muito reduzido podiam navegar naquele rio de águas limpas.

Logo descobrimos que uma das principais atividades econômicas dos habitan-

tes era o comércio de peixes ornamentais, existentes em grande quantidade e em cardumes de rara beleza. Notamos a presença de norte-americanos, funcionários de empresas que, em aviões anfíbios de pequeno porte, faziam a coleta dos peixes ao longo do Javari. Os fiscais da famosa Receita Federal, "leões" que só rugiam no asfalto das grandes cidades, aqui não, talvez tivessem receio de pegar lepra, filaríose, malária ou ser comido por alguma jibóia.

Desatracamos de Benjamim Constant, atravessamos simplesmente o Solimões e fomos fundear em frente ao Pelotão de Fronteira de Tabatinga, na esquina mais próxima. Era a primeira vez que completávamos o percurso Belém - Tabatinga, passando ainda pela fronteira do Içá.* Tínhamos navegado 3.000 milhas náuticas, nesta viagem de apoio logístico às operações de patrulhas das nossas fronteiras amazônicas.

Estávamos todos comovidos, olhando a cidade de Leticia e comparando a sua pujança e riqueza com a miséria e o abandono do casebre da nossa representação ao lado, onde um punhado de soldados que mais pareciam um bando de mendigos vivia debaixo de uma bandeira de um país que não tinha vergonha de ser humilhado.

Desembarquei e fui conversar com o Tenente Almeida, que tinha substituído o Tenente Dourado, que depois de responder ao inquérito do massacre do *Ajudante* fora de certa maneira considerado culpado por não ter evitado o incidente, fazendo

* N.R.: Fronteira do Içá quer dizer o local em que o rio cruza a fronteira (no caso, da Colômbia).

um protesto prévio junto ao Comando Militar colombiano. Coisas de decisão milagrosa teórica no âmbito de gabinete.

O Tenente Dourado fora vítima do desleixo das autoridades. Punido, compulsoriamente passado para a reserva, retirou-se magoado; nunca mais ninguém soube do seu paradeiro.

Contou-me o Tenente Almeida que estava há quatro meses no comando daquele pelotão e que, infelizmente, nada melhorara nas condições de falta completa dos mais rudimentares recursos para sobrevivência daqueles homens.

Tinha havido um problema sério de invasão da sede do pelotão por membros de uma facção política peruana, que de dentro do quartel retiraram uma pessoa, cidadão peruano que ali estava asilado.

A ocorrência foi a seguinte:

Um político peruano, do partido Aprista do Sr. Aya de La Torre, fora perseguido por policiais ao longo do Rio Solimões, no ter-

ritório peruano, e, vendo-se acuado próximo à fronteira, atravessara o rio e viera se homiziar no pelotão brasileiro.

Dizia o tenente que, não tendo como negar o asilo, mesmo nas condições precárias em que vivia, ficou com o homem em suas dependências e que, um dia, os militares do posto peruano de Ramon Castilla o convidaram para disputar uma partida de futebol, e ele aceitou. Enquanto ele e mais os soldados da sua equipe jogavam a partida de futebol no posto peruano, o pelotão brasileiro foi assaltado por homens encapuzados e bem armados, que adentraram o quartel brasileiro e seqüestraram o asilado.

Por este acontecimento, pode-se aquilatar a total desmoralização e o grau de humilhação a que era submetida aquela infeliz guarnição avançada do Exército brasileiro. Até a chegada das corvetas, quando tudo mudou, nunca mais ocorreram fatos deste jaez.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRA> / Incidente com a Colômbia em 1949 /; Incidente com os peruanos em 1949 /; Amazônia /; Marinha do Brasil /; Relações Internacionais;

**Forças Armadas competentes e
prontas desencorajarão incidentes,
mesmo os imprevisíveis.**

Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
Vice-Almirante (Ref^o)

A ATUAÇÃO DA MARINHA NAS OPERAÇÕES RESULTANTES DO MOVIMENTO CONSTITUCIONALISTA, NO ANO DE 1932

LAURO NOGUEIRA FURTADO DE MENDONÇA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)

SUMÁRIO

Introdução
A Coluna de Cunha
<i>O ataque para a conquista da cidade</i>
<i>O segundo ataque</i>
<i>A ocupação de Cunha</i>
Ações no Rio Paraguai
Ações na Amazônia

INTRODUÇÃO

Ao materializar-se, centralizado no Estado de São Paulo, o levante ocorrido no ano de 1932, a 9 de julho, em prol do estabelecimento de uma nova constituição que substituísse aquela que deixara de reger o País, após os movimentos ocorridos em outubro de 1930, a Armada brasileira, até então afastada da agitação política reinante, assumiu posição contrária ao referido levante, dispondo suas forças, de

imediate, com o objetivo de coactá-lo, mobilizando, de pronto, seus recursos, em apoio daquele governo que, à época, mantinha-se de fato no poder há 16 meses, embora sob a promessa procrastinada de proceder à convocação de nova constituinte.

Nesta conjuntura, a atuação da Marinha haveria de primar pela rapidez. Imediatamente, foi iniciado o abastecimento de suas belonaves, com o combustível necessário a seu deslocamento e com o reabastecimento de sua munição, deslocando-se os

dois cruzadores “prontos” e preparando-se para atuar os sete contratorpedeiros disponíveis, além das numerosas unidades de menor porte, sediadas na Baía de Guanabara, como eram os rebocadores, transportes, navios-mineiros, *tenders* de contratorpedeiros e de submarinos, barcas-d’água e de óleo, enfim, toda a parafernália naval existente, à qual agregar-se-iam, mais tarde, o Encouraçado *São Paulo* e, até mesmo, o então moderno Submarino *Humaitá*.

Ocupavam, respectivamente, o Ministério da Marinha e o Comando em Chefe-da-Esquadra os Almirantes Protógenes Pereira Guimarães e Hugo de Roure Mariz.

No Rio Paraguai, aprestaram-se, de pronto, o Monitor *Pernambuco* e o Aviso *Oyapok*, além do *Voluntário*, sobrevivente este da Guerra do Paraguai.

Para o Rio Amazonas seguiria o Encouraçado *Floriano*, a reforçar a Flotilha lá sediada.

Não havendo opositores nessa fase inicial, a tarefa que enfrentaria a Armada brasileira seria a interrupção de qualquer comunicação marítima entre os portos paulistas e o exterior, a fim de impedir a exportação, geradora de divisas, e a importação de equipamentos militares, ou seja, fazia-se mister o estabelecimento do bloqueio desses portos.

No Rio Paraguai, à vista do alinhamento, ao lado de São Paulo, de parte considerável do Estado de Mato Grosso, missão idêntica caberia à Flotilha sediada na Base Naval de Ladário, que, satisfatoriamente, foi sempre desempenhada pelas unidades ali existentes.

No Rio Amazonas, posteriormente, tomariam armas ao lado dos constitucionalistas a guarnição do Forte de Óbidos, criando nova área de operações, à vista de lá não ter ainda chegado o Encouraçado *Floriano* em condições de debelá-la, no nascedouro.

A fim de verificar a posição do **Porto de Santos**, para este local seguiu o Contratorpedeiro *Mato Grosso* (nº 10), que se dirigiu à entrada da barra, sendo recebido pela artilharia do Forte de Itaipu, que o obrigou a retirar-se, indo, com os demais navios que se haviam deslocado da Guanabara, abrigar-se no Canal de São Sebastião, onde também se estabeleceram, de imediato, três aerobotes *Savoia* e dois bombardeiros *PM*, pertencentes à Aviação Naval.

Além da base de apoio estabelecida ao abrigo da Ilha de São Sebastião, outra base foi implementada na **Baía da Ilha Grande**, sendo nomeado o Capitão-Tenente Aldo de Brito para o exercício do governo militar da cidade de Parati.

Posteriormente, à vista da possibilidade de adesão do **Porto de Paranaguá** ao movimento então eclodido, assumiu-lhe por algum tempo função idêntica o Comandante Soledade.

Sobre o bloqueio, há que ressaltar ter sido eficientemente mantido, constando que apenas dois navios ter-se-iam preparado para rompê-lo, a saber, o Navio Mercante *Jaboatão* e o antigo Cruzador Aduaneiro canadense *Margareth*, rebatizado *Ruth*.

O primeiro, com uma carga de 50 canhões antiaéreos, viria a cair em mãos do governo do Rio de Janeiro; o segundo, que, conforme era anunciado, transportaria alguns milhares de fuzis, além de 5 milhões de espoletas e 184 mil cartuchos, por ocasião do término das hostilidades, encontrava-se ainda em Port of Spain (Trinidad).

De lá foi conduzido ao Porto de Belém e foi incorporado à Flotilha do Amazonas, rebatizado de *Rio Branco*.

Na sua larga vida na Marinha, foi transformado, sucessivamente, em navio hidrográfico, corveta e novamente navio hidrográfico, desempenhando importantíssimo papel no levantamento do litoral bra-

sileiro e do Rio Amazonas, além de excelente e efetiva função nas operações contra os submersíveis alemães e italianos que infestaram nosso litoral durante a Segunda Guerra Mundial.

Cabe ainda assinalar que, a 24 de setembro de 1932, estando fundeado ao abrigo da Ilha da Moela, o Cruzador *Rio Grande do Sul* sofreu o **ataque de três aeronaves Curtiss-Falcon**, importadas por via aérea, comandadas pelo então Major Ivo Borges.

Um dos três aparelhos picou sobre o cruzador, lançando-lhe duas bombas, as quais, explodindo ao tocar a água, lançaram estilhaços que feriram um sargento e um marinheiro.

O cruzador, tendo guarnecidas as modernas metralhadoras de que dispunha e que tomara por empréstimo ao recém-chegado da Itália, em 1930, Submarino *Hunaitá*, revidou o atacante e, aparentemente atingido pela reação do cruzador, precipitou-se na água, falecendo o Tenente-Piloto João Ângelo Gomes Ribeiro e o observador Mário Bittencourt.

A Marinha cooperou ainda com o **envio de uma coluna** que, partindo de Parati, já a 12 de julho, sob o comando do Capitão-Tenente Augusto do Amaral Peixoto, com o efetivo inicial de 400 marinheiros e fuzileiros navais, dirigiu-se à cidade paulista de Cunha, a qual foi atingida pela vanguarda de Marinha, já no dia 14.

Sobre esta coluna falaremos com mais detalhes a seguir, pois cabe assinalar, antes de o fazer, que a **Aviação Naval**, em sucessivos ataques às instalações do Forte de Itaipu e à usina Billings, cooperou nas diversas frentes de combate, com seus aviões *Moth* e de outros tipos, não só no reforço ao bloqueio do litoral de São Paulo, como agindo, tanto na frente de Bury quanto na área do Vale do Paraíba, alcançando suas aeronaves até mesmo a Base de Ladário.

Além dessa referência, cabe registrar que, como já ocorrera em 1924, certo número de **canhões navais** foi montado em *truks* de estrada-de-ferro, para atuar nos combates que então tiveram lugar, no avanço das tropas sob o comando do General Góes Monteiro, na frente do Paraíba.

A COLUNA DE CUNHA

Passemos, porém, à Coluna de Cunha. **12 de julho de 1932, inverno.**

O dia amanhecera frio na bucólica cidade de Cunha, alcandorada na beleza de suas montanhas. A quietude que lhe era própria esvaíra-se, assustada com as surpreendentes notícias recebidas de São Paulo e transmitidas rapidamente de boca em boca.

Por fim, haviam os paulistas levantando a bandeira da reconstitucionalização do País, decididos a varrer da cadeira presidencial aquele que dela se apossara em outubro de 1930, governando, desde então, discricionariamente.

A vitória seria questão de dias, pois ajuda não lhes haveria de faltar com o apoio do Rio Grande do Sul e de Minas Gerais, afirmado por tantos patriotas comprometidos com tão justa causa.

A ânsia por notícias seguras não nos é difícil imaginar. Estas, porém, não seriam de molde a satisfazer as urgentes necessidades de informação, quer do povo, quer das autoridades em exercício.

De fato, Cunha ocupava ponto estratégico, mal suspeitada sua importância pela simplicidade da população local, já que sua posse era essencial à proteção do Vale do Paraíba.

E esta importância começou a avultar ao ser constatado que São Paulo quedara-se isolado.

Concomitantemente, a visão inicial de marchar incontinenti em direção à capital federal deixou de ter execução. Isso permitiu às

forças que apoiavam a situação consolidar as linhas de defesa, insulando os paulistas no interior das fronteiras do Estado.

Perdido o ímpeto inicial, crescia a importância de Cunha, porque sua queda em mãos das tropas do Governo Federal seria ameaça decisiva a Guaratinguetá, cuja ocupação redundaria no envolvimento de todas as tropas constitucionalistas defensoras das fronteiras do Estado.

No dia 13, o delegado de Cunha seguiu da cidade em direção ao bairro rural do Taboão para informar-se. No dia 14 ainda não havia regressado porque seu automóvel fora aprisionado por uma patrulha da 1ª Companhia do Batalhão de Marinha, aquela que, sob o comando do Capitão-Tenente Augusto do Amaral Peixoto, partira de Parati utilizando a estrada de rodagem recém-construída com a finalidade de ligar as duas cidades.

A patrulha da Marinha, sem maior perda de tempo, avançou sobre a cidade e, nela penetrando, aprisionou de pronto o prefeito e o juiz e libertou os presos da Delegacia, além de cortar os cabos da linha telefônica.

Ao comando constitucionalista não escapara, também, a importância de Cunha. O Tenente-Coronel Mário Veiga Abreu, responsável pelo setor, encaminhara para este local, já no dia 13, uma companhia do 4º Batalhão de Caçadores, acompanhada de uma seção de metralhadoras, à qual fez-se agregar um grupamento de 15 voluntários. Chegados a Cunha, lá defrontaram-se com a patrulha de fuzileiros navais, engajando-se rápido entrevero, após o qual a patrulha retirou-se, deixando prisioneiros dois dos seus homens.

No dia 14 chegavam novos reforços para ambas as forças. Para a facção paulista, chegou uma companhia do 1º Batalhão de Cavalaria, também acompanhada de uma seção de metralhadoras. Novos contingentes se agregavam ao que avançara de Parati, completando a íngreme subida.

No dia 15 chegavam as tropas navais a dois quilômetros da cidade, onde travou-se, então, novo combate, no qual dois marinheiros resultaram feridos e oito prisioneiros. As forças paulistas, pressionadas, recolheram seus postos avançados e construíram trincheiras.

Estabilizava-se a frente.

A 16 chegava à cidade mais uma companhia do 1º Batalhão de Cavalaria paulista, assumindo o comando local o Major da Força Pública Virgílio Ribeiro dos Santos.

Do lado oposto organizava-se uma companhia de metralhadoras pesadas, além de um piquete de cavalaria, o qual, a 17, conseguiu aprisionar duas patrulhas paulistas com oito homens, dentre os quais o comandante, que sofrera grave ferimento no braço.

A 19, novos reforços para ambos os lados, sendo incorporada à luta, vinda de Parati, uma companhia da Força Policial do Rio de Janeiro (Distrito Federal).

Iniciava-se, ainda, a intervenção da Força Aérea dita governista, com um vôo de esclarecimento.

O ataque para a conquista da cidade

A 20, finalmente, deu-se o ataque para a conquista da cidade. A investida culminou com um choque a baioneta, terminando com mortos e feridos de ambos os lados.

Cunha resistiu, repelindo o ataque pela ação de suas metralhadoras.

Os atacantes recuam e fixam-se no morro do bairro rural do Divino Mestre.

Aferram-se ambos os contendores ao terreno e reforçam seus efetivos. Amaral Peixoto passa o comando a João Alberto Lins de Barros, capitão (comissionado coronel), recebendo este destacamento reforços das polícias militares dos Estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo, além de voluntários do Distrito Federal.

A facção constitucionalista é reforçada por três companhias da Legião Negra, um batalhão da Liga de Defesa Paulista, um de sapadores, um canhão de 75mm e pelo Batalhão Arquidiocesano.

João Alberto demora-se pouco no comando, passando-o, logo em seguida, ao Capitão Nelson de Mello. Permanecera dois dias no comando.

Tinha início o calvário da cidade, exposta agora ao duplo bombardeio de amaciamento pela aviação e pela artilharia adversa, que, alternativamente, empenham-se contra os defensores. Os canhões do Divino Mestre tomam como alvo a torre da Igreja Matriz e seus projéteis espalham-se sobre o casario em torno, respondidos seus tiros pelo seu oponente de 75mm; a partir de **10 de agosto**, o duelo intensificou-se, atingindo seu clímax a 15.

O segundo ataque

Forças da Marinha investiram, neste dia, pelo centro e pela esquerda, avançando pelo Morro Grande e pela usina de força contra a direita paulista, enquanto as forças policiais e voluntários, com um efetivo de 1.200 homens, atacavam pelo bairro rural do Monjolo, em duplo movimento envolvente.

A luta desenvolveu-se feroz: 115 granadas no dia 15, outras 60 na manhã de 16. Debalde, porém. Os 900 defensores de Cunha mantêm-se firmes em suas posições, resistindo ao furioso embate dos atacantes, embora as forças da Marinha tivessem ocupado a usina atacada.

A 20 ocorre a surpresa.

O Tenente-Coronel Mário Abreu, cuidadosamente, havia deslocado suas tropas, em vasto movimento envolvente, pe-

los dois flancos. De Campos Novos, 250 homens sob o comando do Tenente Meirelles, do 4º Batalhão de Caçadores, equipados com quatro metralhadoras Hotchkiss, surpreendem, próximo ao Monjolo, a Força Policial do Espírito Santo, a qual debanda, deixando no terreno mais de 60 mortos e considerável quantidade de armamento.

As forças da Marinha, feito o vácuo à sua direita, não conseguem, por sua vez, avançar e vêem-se agora ameaçadas, à sua esquerda, pelas forças do Tenente Lacorte, que avançavam de Lagoinha. Eram 250 homens do 4º Batalhão de Caçadores e, à retaguarda, outros 110 do mesmo Batalhão vindos de Ubatuba, comandados pelos Tenentes Assis Brasil e Zerbini, coadjuvadas, as forças do Exército, pelos 4º, 5º e 8º Batalhões de Cavalaria Paulista, e da Força Pública, sob o comando do Major Adonias Monteiro.

Ameaçada de cerco, a força da Marinha recuou, abandonando o espigão do Divino Mestre e indo fixar-se

no Taboão, no dia 25.

No dia 26 de agosto, Nelson de Mello repassou o comando a Amaral Peixoto.

Terminara o combate. Cunha resistira. Afastara-se a ameaça de envolvimento da frente paulista no Vale do Paraíba.

As tropas paulistas deixaram, porém, de explorar o sucesso obtido, estabilizando-se a frente, com a ocupação por estes do bairro de Aparição.

A 3 de setembro, um pelotão paulista, em ação exploratória, infiltra-se em direção ao Taboão.

Tratava-se de tropa do 4º Batalhão de Caçadores, comandado pelo Tenente Assis Brasil.

As tropas paulistas deixaram, porém, de explorar o sucesso obtido, estabilizando-se a frente, com a ocupação por estes do bairro de Aparição

Percebida a patrulha, um destacamento da Marinha, chefiado pessoalmente pelo Capitão-Tenente Amaral Peixoto, logrou envolvê-lo e capturá-lo, com o próprio comandante.

Após este evento, determinação superior investiu no comando das forças da Marinha e das polícias, o Major Mário Valle.

Enquanto isso se passava, a **12 de setembro** assumia o comando das forças paulistas em Cunha o Capitão O'Really, do 4º Batalhão de Caçadores, enquanto o 1º Batalhão da Cavalaria paulista (Força Pública) retirava-se para a retaguarda.

A **13 de setembro**, enquanto isso, a vanguarda de Góes Monteiro ocupava a cidade de Cruzeiro e uma coluna do Exército, sob o comando de Newton Cavalcanti, investia sobre Cunha, passando por Campos Novos.

Ameaçadas de envolvimento, as forças paulistas recuaram em direção a Guaratinguetá, fixando, sucessivamente, no bairro da Rocinha e na Serra do Quebra-Cangalha, sob forte tiroteio da avançada dita "Legalista", sua nova posição de resistência.

De fato, a **19 de setembro**, duas companhias da Marinha seguiram no seu encalço, acompanhadas de uma companhia da Força Pública do Espírito Santo e uma seção de metralhadoras.

A ocupação de Cunha

Tendo ocupado Cunha **no dia 20**, onde a 21 estabelecia seu quartel-general, Newton Cavalcanti iniciou a avançada em direção a Guaratinguetá.

Cunha permanecia guarnecida por um destacamento misto, composto pela Força

Pública do Estado do Rio de Janeiro e de voluntários.

Durante a retirada foi oferecida alguma resistência na ponte sobre o Rio Paraitinga, além de terem as forças paulistas minado a entrada que conduzia à Serra do Quebra-Cangalha.

A **25 de setembro**, a artilharia paulista ainda disparou 30 projetis sobre as forças que as pressionavam, enquanto as cidades de Guaratinguetá e Aparecida, à sua retaguarda, sofriam o ataque da aviação dita "governista".

A **29 de setembro**, entretanto, o destacamento da Marinha foi desviado na direção da cidade da Lagoinha, com ordens de avançar em direção a Pindamonhanga, na retaguarda da frente paulista, enquanto, a **2 de outubro**, o restante do 4º Batalhão de Caçadores rendia-se a Newton Cavalcanti.

Cunha havia resistido vitoriosamente enquanto necessário, só cessando sua ação ao tornar-se ela inútil pela queda das demais frentes de combate, resultantes da impossibilidade de continuar o combate, para as forças paulistas, contra o rigoroso bloqueio naval e o assalto que sofria em toda a extensão de suas fronteiras.

Sua resistência, porém, serviria de base às forças políticas que lutavam pela reconstitucionalização do País, que logo viria, pressionada que fora pela longa resistência paulista, e, sob este ponto de vista, Cunha não lutou em vão.

AÇÕES NO RIO PARAGUAI

Coube ainda à Marinha a vigilância ao longo do Rio Paraguai, exercida pela Flotilha de Mato Grosso, a qual foi mantida com sucesso

Percebida a patrulha, um destacamento da Marinha, chefiado pessoalmente pelo Capitão-Tenente Amaral Peixoto logrou envolver um pelotão do 4º Batalhão de Caçadores e capturá-lo, com o próprio comandante

até o final da campanha, não sem a ocorrência de numerosos recontros com as forças alinhadas no Movimento Constitucionalista, bem como a de diversos ataques aéreos sofridos não só pelos navios da Flotilha como pelo próprio Arsenal de Ladário.

As principais operações das belonaves ocorreram por ocasião das disputas pela posse de Porto Esperança, reconquistada pelo 17º Batalhão de Caçadores, graças ao apoio de fogo do Monitor *Pernambuco* e do Aviso *Oiapoque*, prolongando-se os combates **desde 27 até 31 de julho**, e, mais ao sul, pela de Porto Murtinho, também reconquistada com o apoio naval por uma coluna de Forças rio-grandenses, após ásperos combates no dia **27 de setembro**, combates que teriam resultado no sacrifício de numerosas vítimas.

Da intensidade dos combates dá-nos conta o Comandante Renato de Almeida Guillobel, futuro almirante e ministro da Marinha, que relata ter o navio que comandava, o *Oiapoque*, entrado em combate durante a campanha em 21 ocasiões diferentes, além de ter sofrido diversos ataques aéreos.

*
* *

Cabe ainda assinalar que, em julho de 1932, ocorreu o **primeiro encontro aéreo no Brasil**, quando, sobre Santos, a aeronave pilotada pelo Tenente Brasil repeliu a tiros de metralhadora a aproximação de uma aeronave adversária em pleno céu da Baixada Santista, primária esta da Aviação Naval, a qual já havia realizado o primeiro ataque aéreo feito por bombardeiros no Brasil quando do ataque ao Forte de Copacabana, por ocasião do levante de 5 de julho de 1922.

*
* *

As unidades da Flotilha viram-se na condição de alvos da aviação adversária por diversas vezes, sendo forçadas a utili-

zar meios de fortuna para enfrentar as aeronaves atacantes, por não disporem de equipamento antiaéreo.

Cabe notar que, em uma das ações contra o Monitor *Pernambuco*, tomou parte o Tenente João Ângelo Gomes Ribeiro, que viria a falecer quando atacava o Cruzador *Rio Grande do Sul*, ao largo do Porto de Santos.

Releva ainda assinalar que, a **27 de setembro**, o ataque à Base de Ladário foi executado por três aeronaves, que lançaram quatro bombas.

Ainda em **3 de outubro**, a invasão paulista lançava seu canto de cisne, lançando suas últimas bombas sobre o *Voluntário*, metralhando este pequeno vaso, o qual, entretanto, escapou ileso, sobrevivendo mais uma vez como já o fizera na Guerra de Lopez.

Encerrava-se assim a campanha no Rio Paraguaí.

ACÇÕES NA AMAZÔNIA

Resta-nos deslocar nossa atenção para as plagas amazônicas, onde houve por bem levantar-se a guarnição do Forte de Óbidos, que se apoderou das gaiolas *Jaguaribe* e *Andirá*, surpreendidas nas águas próximas, artilhando-as com cinco canhões Krupp de campanha do calibre de 75mm.

Sabedor da evolução de tais acontecimentos, o capitão dos portos de Manaus, Capitão-de-Fragata Alberto de Lemos Basto, requisitou os navios mercantes *Ingá* e *Baependi* e três gaiolas – *Rio Janari*, *Rio Aripuanã* e *Rio Curuça*.

As duas gaiolas suspenderam de Óbidos e subiram o rio com rumo a Manaus, enquanto a flotilha, organizada por Lemos Basto, descia rio abaixo, encontrando-se as duas forças diante da cidade de Itaquatiara.

Enquanto os canhões rebeldes atiravam sobre a flotilha vinda de Manaus, os navios requisitados por Lemos Basto atiravam-se sobre as gaiolas adversárias, de menor porte, abalroando-as e afundando-as com a perda de 50 dentre os revoltosos a 24 de agosto.

Decidido o combate e tendo fracassado o levante dos estudantes ocorrido em

Belém, para cujo controle cooperaram as forças da Marinha aí sediadas, e cessada embora sucintamente, a atuação das forças navais nos diversos setores em que foram utilizadas, restava a pacificação do País e, embora adiada temporariamente, a convocação de uma nova constituinte, cuja obra seria o texto de nova Lei Magna, afinal promulgada no ano de 1934.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / Revolução Constitucionalista /; Revolução Paulista;

BIBLIOGRAFIA

1. *História naval brasileira*, 5 vol. – Tomo II, – *A marinha brasileira no período entre as guerras*, Vice-Almirante Hélio Leôncio Martins.
2. *O contratorpedeiro baleado*, Comandante Gerson de Macedo Soares.
3. *Memórias*, Almirante Renato de Almeida Guillabel.
4. *O batalhão de marinha nas operações de guerra em Cunha*, 1932, Capitão-Tenente (FN) Marcelo da Cunha e Souza. – Revista *O Anfíbio* nº 14 – 1954.
5. *O bombardeio aéreo*, Capitão-de-Mar-e-Guerra Lauro N. F. de Mendonça – Revista *Mar*, Boletim do Clube Naval – jan/fev de 1971.
6. *O combate da Moela*, Capitão-de-Mar-e-Guerra Lauro N. F. de Mendonça – *Jornal A Tribuna*, Santos - SP – 18 de junho de 1979.
7. *À guisa de Barroso*, Capitão-de-Mar-e-Guerra Lauro N. F. de Mendonça – Revista *Mar*, Boletim do Clube Naval – jan/mar de 1970.
8. *Cunha não lutou em vão na Revolução*, Capitão-de-Mar-e-Guerra Lauro N. F. de Mendonça – *Jornal Hoje*, Cunha - SP – jun/jul de 1997.
9. *Dicionário das batalhas brasileiras*, – Hernani Donato.
10. *A Revolução Constitucionalista*, Coronel Herculano C. da Silva.
11. *Palmo a palmo*, Capitão Alves Bastos.
12. *A revolução passo a passo*, Cláudio Faviere – *Jornal Hoje* – Cunha – SP – jul/ago de 1998.
13. *Meu depoimento histórico*, – Guerra Civil e Direito da Força Cunha – Estado de S. Paulo – Alfredo Sertã ex-prefeito de Parati – RJ – 1932 – Edição de 1955.
14. *O ovo de Colombo*, Almirante Arthur Thompson.

UM NOVO CONCEITO DE DOCAGEM

MUNIR NAGIB HANNA ALZUGUIR
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)

SUMÁRIO

Um conceito de docagem
Operação
Aplicações

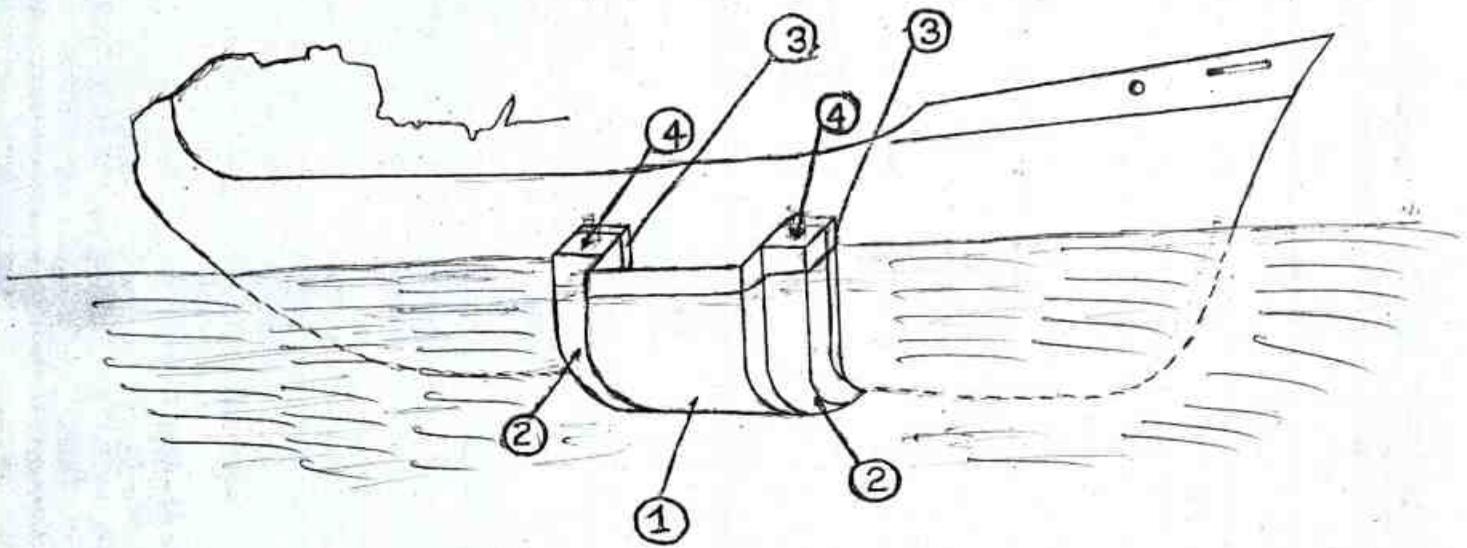
A possibilidade de docar um navio em um porto do Brasil para atender ao nosso comércio ou ao que simplesmente passa ao largo de nossas costas ainda não é tão fácil como deveria ser.

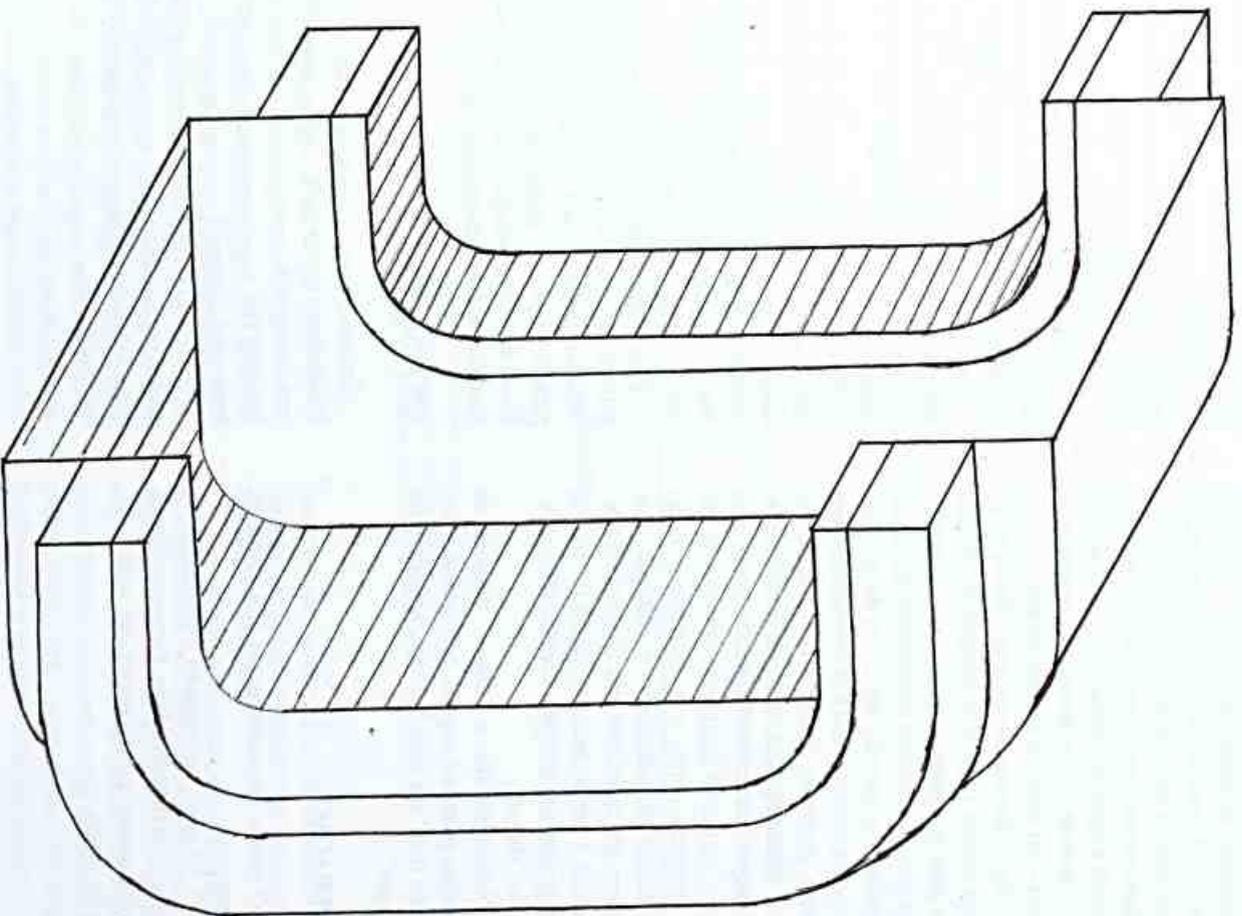
Construir um dique seco é empreitada trabalhosa, cara e que exige condições hidro e topográficas que nem sempre são encontradas nas nossas enseadas ou baías; a construção de dique flutuante é mais acessível, mas não deixa de ser dispendiosa. Os dois tipos de dique exigem um elevado grau de ocupação para seus custos poderem ser amortizados e para que empresas que vão explorá-los mantenham-se com boa saúde financeira.

Assim considerando, o que fazer para atender a emergências como uma válvula de fundo emperrada, uma tomada de água obstruída, um furo no costado etc., ou mesmo uma raspção de casco? Não seria solução dispormos de uma pequena estrutura, de construção, manutenção e operação baratas, que possibilitasse deixar em seco a parte a reparar e seu acesso?

Esta é a idéia: um novo conceito de docagem.

Uma pequena estrutura, que chamaremos de "dique", consiste em um dispositivo – como se fosse uma seção de meia-nau de um navio – limitada a vante e a ré por dois tanques, um em cada extremidade, cujas





anteparas externas fazem parte das anteparas do dique (os tanques teriam a forma da seção do navio, aproximadamente de um semi-anel de seção retangular – veja a figura 1). A boca do “dique” seria maior que a do navio a ser “docado”, criando, conseqüentemente, um espaço vazio – após esgotada a água do “dique” – e possibilitando o acesso, a céu aberto, do operário ao local – ou área – a ser trabalhado.

Naturalmente, deveríamos dispor de alguns desses diques de tamanhos diferentes para poderem ser adaptados às seções dos navios que mais comumente navegam pela área, o que não seria fora de propósito, pois a sua estrutura é extremamente simples e, portanto, de construção fácil e barata, além de poder, sem grande dificuldade, serem transportados de um porto para outro, ou para o local onde estiver o navio.

Fazendo corpo com os tanques estão as juntas de adaptação e vedação, que podem ser moldadas nas dimensões adequadas à seção reta do casco do navio. Integradas aos tanques, constituirão o berço do “dique”.

Naturalmente, o “dique” disporá de bombas para seu esgoto, que também poderão ficar em uma barçaça, apêndice do “dique”.

OPERAÇÃO

O navio permanece em sua linha de flutuação.

O “dique”, acionando as bombas de controle de flutuabilidade, é imerso até uma profundidade pouco maior que a do calado do navio.

Posicionado o “dique” no local desejado, os tanques de suas extremidades são esgotados, adaptando-se assim ao casco pelo empuxo causado.

As juntas fazem a acomodação ao corpo do navio e estabelecem a vedação da água para o interior do “dique”.

O “dique” é esgotado pelas suas bombas.

A área de trabalho ficará compreendida entre a carena do navio, as extremidades dos tanques e as anteparas do “dique”.

Após o serviço executado, o “dique” é alagado e retirado para outra seção do casco, repetindo-se tal operação tantas vezes quanto necessário.

Nas seções de proa e popa do navio, uma das extremidades ficará livre e a outra adaptada normalmente ao casco. A extremidade livre terá fixada uma porta. O equilíbrio de flutuação é realizado pela trimagem dos tanques das extremidades.

Para o fornecimento de energia, ar comprimido e equipamentos necessários aos reparos ou trabalhos a executar, o “dique” poderá dispor de embarcações de apoio. Essas embarcações se encarregarão também da mudança de posição do dique.

APLICAÇÕES

Embora o novo conceito possa ser aplicado a qualquer tipo de navio, a idéia inicial seria para docagem de superpetroleiros de mais de 100.000TDW e que normalmente têm a seção transversal constante ao longo do casco.

Outro uso seria para docagem de porta-aviões para a limpeza do casco, navio em que a velocidade é fator primordial em suas operações.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<APOIO> / Docagem /; Dique /; Invenção;

O PLANEJAMENTO NO GOVERNO BRASILEIRO

AMAURY DABUL*
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)

SUMÁRIO

Introdução
O planejamento
Planejamento no Brasil
<i>Planejamento no governo Vargas</i>
<i>Planejamento do governo Kubitschek</i>
<i>Planejamento do governo dito "dos militares"</i>
Conclusão

INTRODUÇÃO

O Brasil é o maior país do mundo em extensão de terras aproveitáveis durante todo o ano e o que possui a maior concentração de recursos em seu território, com destaque para água potável e materiais energéticos de que toda a humanidade carecerá no futuro. Menos de 3% têm a população que nós temos. Assim, inde-

pendente do nosso nível de desenvolvimento, somos muito importantes na comunidade internacional.

Chegou-nos, pela mídia, em declarações de candidatos, menções sobre em que governos, no passado, desenvolveu-se planejamento eficaz. Houve quem afirmasse, como mérito, que na história do Brasil só planejaram os governos Getúlio, Kubitschek e os ditos "dos militares".

* N.R.: O autor é oficial da Marinha reformado. Administrador, é titular da Cátedra nº 4 da Academia Brasileira de Ciência da Administração. É também conferencista e consultor de Planejamento, Marketing e Comunicação Social.

O PLANEJAMENTO

Planejamento é uma imposição crescente de diversas origens.

Karl Mannheim (sociólogo alemão – 1893-1947, pai da Sociologia do Conhecimento e discípulo de Max Weber), há cerca de 60 anos, afirmava que qualquer grupo social, ao atingir certo nível de desenvolvimento, tende a sair da **era do descobrimento** (*finden*) e passar para a **era da invenção** (*erfinden*), com o pré-requisito de penetrar na **era do planejamento** (*plannen*), sob pena de continuar lentamente seu processo de desenvolvimento. Infelizmente, o Brasil encontra-se no *finden*, que chamamos também de **era da improvisação**, quando as soluções saem empiricamente dos processos decisórios ineficazes e ineficientes no trato das coisas públicas.

Entretanto, nesta época em que vivemos, quando impera mundialmente o modismo da globalização, estando no *finden*, o Brasil é rejeitado como parceiro dos mais desenvolvidos. Não somos considerados na proporção de nossas potencialidades.

Nosso povo está no 72º lugar em qualidade de vida de acordo com o IDH (Indicador de Desenvolvimento Humano, adotada pela ONU). Somos pobre povo que vive em país milionário de recursos. Sabem por quê? Porque nossos governos, com raras exceções, não planejaram como deveriam.

Enfocando a comunidade econômica internacional, pergunta-se: quem vai arriscar seu capital em parceria ou no território de improvisadores, onde tudo pode mudar inesperadamente baseado em intuição empírica de governantes, de um modo geral com baixo desempenho? **Planejamento é uma simultânea imposição endógena e exógena na Nação brasileira.**

Outro ponto a considerar, também de igual importância, é o que significa planejamento. O professor Philip Kotler (autor de

Marketing Management: Analysis, Planning and Control, que teve sua primeira edição em 1967, livro continuamente reeditado e que é ainda considerado como a “bíblia” por muitos marqueteiros) não conseguiu conceituar e orientar o planejamento. Isso também ocorre na quase totalidade da literatura em português sobre o assunto.

PLANEJAMENTO NO BRASIL

No Brasil há uma confusão endêmica conceitual. **Confunde-se plano com planejamento ou planejamento com o processo de elaborar plano.** Não é nada disso.

Plano é um documento, enquanto planejamento é uma atividade.

Não devemos esquecer que:

- 1) pode haver planejamento sem plano; e
- 2) qualquer plano sem estar embutido em uma sistemática de planejamento é um embuste ou está fadado a, resolvendo um problema, criar outros.

Por princípio, **planejamento é holístico**, isto é, busca-se considerar todas as implicações na solução de um dado problema, enquanto plano isolado é elaborado e executado só considerando fatores a ele (o dado problema) pertinentes.

No meu entender, carecem de veracidade as afirmações de que Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek de Oliveira implementaram planejamentos em seus governos. Nesses governos, na realidade, foram elaborados e executados meros planos.

Planejamento no governo Vargas

No primeiro governo de Getúlio Vargas (de 1930 a 1945), foram elaborados os dois primeiros planos do governo federal no Brasil, mas eram setoriais, de objetivos definidos e de estímulo alienígena.

Em 1939 tivemos o Plano Especial de Obras Públicas e Aparelhamento de Defe-

sa Nacional e em 1943 o Plano de Obras e Equipamentos.

Esses planos foram decorrentes da eclosão da Segunda Guerra Mundial, iniciada em 1º de setembro de 1939.

Naquele momento histórico havia, no planejamento de Hitler, a hipótese de, após subjugar o norte da África, usar o Nordeste brasileiro como trampolim para dominar o Caribe e assim exequibilizar a invasão dos Estados Unidos pelas tropas do Eixo.

O presidente americano, Franklin Roosevelt, controlando a situação com os sistemas de inteligência dos Aliados, influenciou decisivamente na elaboração desses citados planos brasileiros.

Na época, o nosso país era tão importante para a segurança dos Estados Unidos, principalmente o seu Nordeste, que o Presidente Roosevelt veio a reunir-se com o nosso Presidente Getúlio aqui no Brasil. Não foi nas belezas amazônicas e nem nas maravilhas do Rio de Janeiro. Foi precisamente em Natal – Rio Grande do Norte. Foi um velado recado para Hitler, através do noticiário internacional, implicitamente adaptando o princípio do *uti possidetis* (fórmula diplomática que dá o direito de um país a um território, quando efetivamente o usa primeiro).

Quanto ao segundo governo Vargas (1951 a 1954), houve um grande esforço de brasileiros de visão para institucionalizar, em 1953, um Conselho de Planejamento e Coordenação, esforço malogrado por falta de vontade política do governo.

Outro fato de grande relevância foi o Plano Salte, meticulosamente elaborado durante o governo de Eurico Gaspar Dutra (1946 a 1951), setorialmente tratando dos então considerados como principais problemas nacionais (saúde, alimentação, transporte e energia), com os resultados previstos para o período de 1950 a 1954 (governo Vargas).

Esse plano Salte foi engavetado e esquecido pelo segundo governo Vargas, em oposição ao anterior que o elaborou.

Observa-se que a falta de uma sistemática de planejamento institucionalizada permite que ocorram absurdos como este, descontinuidade dos empreendimentos, com grande prejuízo para nossa nação.

Planejamento do governo Kubitschek

Quanto ao governo Kubitschek (1955 a 1961), em decorrência da criação do Conselho de Desenvolvimento (Decreto 38.744/1956), foi elaborado o famoso Plano de Metas, para ser implementado até o final de seu mandato.

Esse plano, setorial, foi concedido e executado com respaldo em uma sistemática de planejamento. Em consequência, durante sua execução, foi empiricamente relegado a segunda prioridade, dando lugar à “Meta Síntese” (construção de Brasília), assim denominada pelo próprio Presidente Kubitschek.

Mudanças como esta, embaçadas em ato volitivo pessoal, sem um enfoque holístico que é proporcionado por planejamento eficiente, acarretam problemas colaterais. Em decorrência, houve o recrudescimento da inflação devido ao descontrole financeiro então induzido, além de outros problemas criados.

Assim, julgo ficar definitivamente esclarecido que, nos dois governos Vargas e no governo Kubitschek, não houve planejamento, mas somente elaboração de planos com resultados positivos discutíveis e resultados negativos indiscutíveis.

Planejamento do governo dito “dos militares”

Quanto a planejamento nos governos ditos “dos militares”, muito se pode co-

mentar, principalmente sobre **planejamento sistematizado**, atividade privativa dos grupos sociais mais desenvolvidos.

Analisando com a perspectiva do tempo, concluímos que, para a implantação da Administração Científica no Brasil, buscando colocar o País na era do planejamento (*plannen* de Mannheim), os governos ditos “dos militares”, usando cultura desenvolvida na Escola Superior de Guerra, proporcionaram:

1) no governo Castello Branco, com o principal propósito de estancar a inflação galopante existente, a implementação do Plano de Ação Econômica do Governo – PAEG, entre 1964 e 1967, executado com eficácia, pois foi debelada a espiral inflacionária que então comprometia a vida nacional;

2) em 25 de fevereiro de 1967, com a emissão do Decreto-Lei nº 200, pela primeira vez na história, a institucionalização jurídica do planejamento global do governo brasileiro e, entre outras disposições, a criação de um sistema de planejamento envolvendo todos os órgãos da administração direta e indireta, além do conceito do orçamento-programa;

3) em caráter emergencial, também em 1967, entrou em vigor o Plano Decenal que deveria vigorar até 1976;

4) no governo Costa e Silva, sob o influxo do DL 200/1967, o cumprimento do Programa Estratégico de Desenvolvimento (1968/1970), dando continuação à arrancada do desenvolvimento acelerado que se configurou na década de 70;

5) no governo Médici a implementação do Programa de Metas e Bases para a Ação do Governo, que deveria cobrir o período de 1970 a 1973, mas em 1972 entrou em vigor o I Plano Nacional de Desenvolvimento – I PND, que eficazmente orientou a nação brasileira até 1974; e

6) no governo Geisel, o Sistema de Planejamento do Governo Federal já com plena eficácia, a implementação do II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND, executado de 1975 a 1979 com indiscutível sucesso.

CONCLUSÃO

Os excelentes resultados dos planejamentos dos governos ditos “dos militares”, que da história ninguém conseguirá apagar, são omitidos por aqueles que foram, na época, prejudicados em seus intentos. Tentam eles ocultar o bom desempenho dos governos ditos “dos militares” dizendo que houve um “milagre brasileiro” na década de 70. É uma afirmativa vulgar e que não resiste a uma honesta e isenta análise. Começa que, para haver milagre, tem que haver santo milagroso, sobre o que não há registro.

O que houve nada teve de transcendental. Registrou-se uma tentativa de o Brasil entrar na era do planejamento (*plannen*) e, graças ao seu imenso potencial, em uma década sua estrutura socioeconômica foi aceleradamente transformada para melhor e quase nos colocamos entre as principais potências desenvolvidas. O que veio a seguir foi um desastre.

Como recomendado pelo professor Kotler, **o marketing tem que ser baseado sempre na verdade e a verdade é: nos governos Getúlio e Kubitschek não se aplicou o planejamento como está sendo dito por seus clientes e, na história do Brasil, somente houve planejamento nos governos ditos “dos militares” e, como visto, com grande eficácia.**

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ADMINISTRAÇÃO> / Planejamento /; Planejamento governamental;

PROJETO BALEIA-MINKE*

— De avistagem de grandes cetáceos no litoral do Brasil —

LUIZ GONZAGA CAMPOS**
Capitão-de-Fragata

SUMÁRIO

Introdução e antecedentes

O Cruzeiro 2001

Área de estudo

Metodologia

Plataforma de observação e roteiro a bordo

Modo de busca, aproximação de grupos avistados e registros de dados

Resultados preliminares

Anexo 1) Equipe de observadores

Anexo 2) Realização e apoio

INTRODUÇÃO E ANTECEDENTES

Todos os anos, no inverno, diversas espécies de baleias migram da Antártica para a costa do Brasil, onde se reproduzem. No final da primavera elas

começam a deixar essa região de volta aos mares do pólo sul, onde encontram alimento em abundância. Cerca de 50% das espécies de cetáceos conhecidas em todo mundo ocorrem em águas jurisdicionais brasileiras.

* N.R.: Texto adaptado do relatório de Alexandre N. Zerbini, coordenador científico do Projeto.

** N.R.: Comandante do Navio Hidrográfico *Sirius*.

Embora o Brasil tenha se dedicado à caça de baleias durante quase dois séculos e abrigue espécies ameaçadas de extinção, ocasionada pela caça comercial, nenhum estudo havia sido realizado no litoral brasileiro para conhecer a situação das populações de baleias após a moratória à caça em 1985. A partir de 1986, a Comissão Internacional da Baleia (CIB) deu início a um monitoramento das populações de baleias na área de alimentação na Antártica, porém estudos em áreas de reprodução apresentavam caráter restrito a algumas espécies e regiões.

Em 1998, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) e diversas instituições de pesquisa nacionais elaboraram um projeto cujo objetivo era estudar as baleias no nordeste do Brasil, uma antiga área de caça à baleia. A baleia-minke representou inicialmente o principal alvo de estudo do projeto, por ser a espécie mais abundante no local. Apesar disso, outras espécies de baleias e de pequenos cetáceos (golfinhos e botos) seriam registradas e, por isso, foram inseridas neste estudo.

O primeiro cruzeiro de pesquisas foi realizado com o apoio da Marinha do Brasil em setembro/outubro de 1998. Seis pesquisadores permaneceram a bordo do Rebocador de Alto-Mar *Almirante Guilhem* com o objetivo de verificar a distribuição e densidade de baleias no nordeste do Brasil e verificar a viabilidade de implementar um projeto de longo prazo na área. Os resultados obtidos no primeiro cruzeiro foram considerados excelentes, deixando clara a importância do desenvolvimento do referido projeto. Nos anos seguintes, dois cruzeiros foram realizados a bordo do Navio Faroleiro *Almirante Graça Aranha*.

No terceiro ano do projeto, deu-se início à realização de expedição científica, contando-se com a participação de pesquisadores estrangeiros do National Marine Mammal Laboratory e da Universidade de Washington, ambos localizados em Seattle. O objetivo

deste trabalho cooperativo é o de treinar pesquisadores brasileiros no método de "transactos" lineares e inserir o projeto dentro de um contexto de pesquisa internacional.

O quarto cruzeiro de pesquisa do Projeto Baleia-Minke foi realizado a bordo do Navio Hidrográfico *Sirius*, no período de 9 a 19 de outubro de 2001. Este artigo apresenta uma síntese da metodologia utilizada e dos dados coletados nesse período.

O CRUZEIRO 2001

Objetivos

Estimar o tamanho populacional e coletar informações de comportamento de baleias e golfinhos observados na área de estudo e realizar um experimento de coleta de material biológico (fragmentos de pele) de pequenos cetáceos para estudos genéticos.

Área de estudo

A área estudada está compreendida entre os paralelos de 5°S e 10°S e entre a isóbata de 200m e o meridiano 33°W (Figura 1).

Metodologia

Oito "transactos" em ziguezague foram percorridos para cobrir a área de estudo. O *Sirius* perfez um total de 2.073,2 milhas náuticas (mn) durante o cruzeiro, sendo 820,27 percorridas em esforço de observação (Figura 1).

Plataforma de observação e rotina a bordo

O tijupá do Navio Hidrográfico *Sirius* foi usado como plataforma de busca e observação de cetáceos. As observações iniciavam-se às 5 horas e encerravam-se às 17 horas. Cinco pesquisadores permaneciam simultaneamente em atividade, sendo quatro observadores e um registrador de dados. Quatro pontos de observação foram estabelecidos no tijupá: um a bombordo (observador 1),

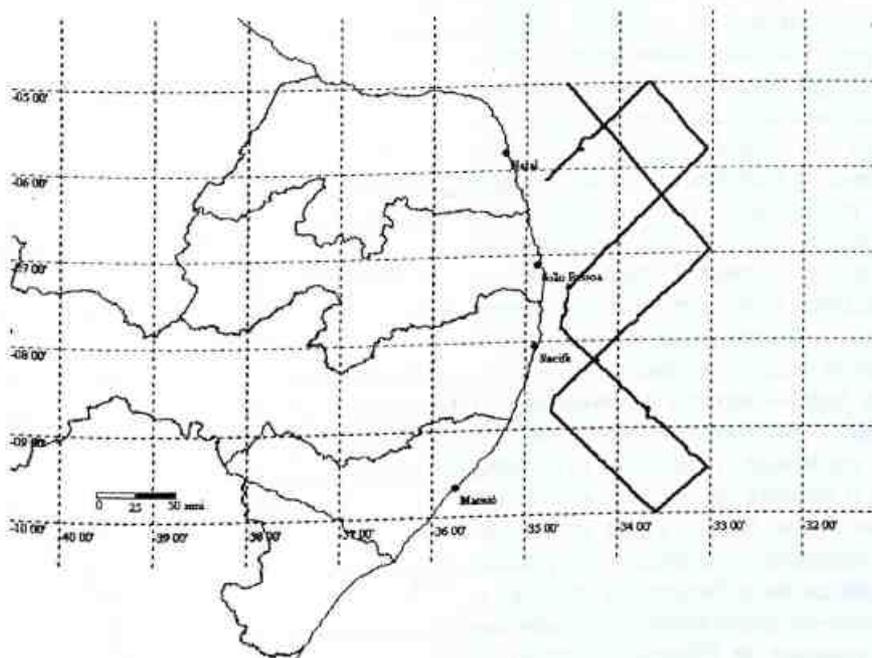


Figura 1

dois próximos à linha de fé do navio (observadores 2 e 3) e um a boreste (observador 4). Cada observador permanecia 30 minutos em cada posição mais 30 minutos como registrador de dados, totalizando duas horas e 30 minutos de trabalho ininterrupto. Quatro observadores permaneciam em descanso por duas horas. Os observadores revezavam-se nas posições, com o objetivo de manter contínuo o esforço de coleta de dados. O período de observação para cada pesquisador correspondeu, em média a sete horas e 30 minutos diárias.

Modo de busca, aproximação de grupos avistados e registros de dados

Os observadores posicionados a bombordo e a boreste buscavam as baleias en-

tre 0° e 90° em relação à proa (rumo) do navio, enquanto os observadores posicionados mais ao centro do navio eram responsáveis pela busca de baleias na linha da derrota, a aproximadamente 20° a bombordo e a boreste. Tal disposição garante que a busca seja realizada num ângulo total de 180°, com maior esforço na linha de derrota, conforme exigido pelo método de “transactos” lineares.

Duas variações deste método foram empregadas durante o cruzeiro: o modo *passing* e o modo *closing*.

O primeiro foi adotado durante a primeira metade do cruzeiro (“transactos” 1 a 3, figura 1).

Ao detectar um grupo de cetáceos, os observadores tentavam identificá-lo sem que o navio fosse desviado do

“transacto”, portanto, sem que houvesse interrupção do esforço (modo *passing*). Exceções foram feitas quando o propósito era coletar material biológico de pequenos cetáceos. Na segunda metade do cruzeiro (transactos 4 a 8), passou-se a trabalhar em modo *closing*. Esse procedimento prevê a interrupção do esforço cada vez que um grupo de cetáceos é avistado. O navio desvia-se da derrota e se aproxima do grupo, visando à identificação da espécie e à coleta de material biológico.

Os ângulos verticais e horizontais em relação à plataforma de observação foram registrados para cada avistagem, com o objetivo de estimar a distância perpendicular de cada grupo em relação ao “transacto”. A hora e a posição geográfica da avistagem, a espécie, o tamanho do grupo (número de indivíduos), presença de filhotes, a direção de natação dos cetáceos e o comportamento também foram registrados. Quando possível, fotografias do grupo foram tiradas. Por último, mantinha-se a cada 30 minutos o registro das condições de visibilidade e de tempo e de previsões meteorológicas. Dados ambientais adicionais foram coletados visando à análise futura de correlação entre a distribuição e abundância das espécies e as condições ambientais.

Resultados preliminares

Um total de 77 avistagens de cetáceos foi registrado, das quais 66 foram feitas em esforços. O total de indivíduos avistados foi de 548, dos quais 511 foram em esforço (Tabela 1). A figura 2 apresenta a distribuição dos registros de avistagem das principais espécies avistadas.

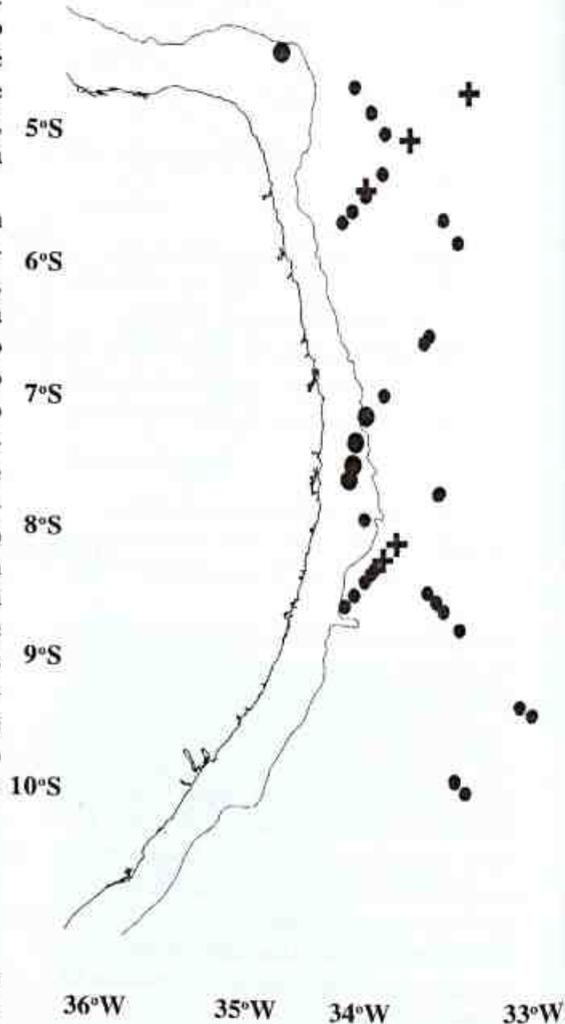


Figura 2 - Distribuição das avistagens de baleia-minke (●), golfinho-pintado-pantropical (+) e golfinho-nariz-de-garrafa (●) na área de estudo.

Tabela 1 – Avistagens de cetáceos durante o cruzeiro de 2001.

ESPÉCIE	Nº de grupos	Nº de indivíduos
Balaenopteridae		
Baleia-minke-antártica (<i>Balaenoptera bonaerensis</i>)	30	41
Baleia-minke sem identificação da espécie	10	11
Odontoceto		
Cachalote (<i>Physeter macrocephalus</i>)	1	5
Baleia não identificada	21	21
Delphinidae		
Baleia-piloto-de-peitorais-curto (<i>Globicephala macrorhynchus</i>)	1	6
Golfinho-nariz-de-garrafa (<i>Tursiops truncatus</i>)	5	31
Golfinho-pintado-pantropical (<i>Stenella attenuata</i>)	5	410
Golfinho-pintado-do-atlântico (<i>Stenella frontalis</i>)	1	3
Delphinidae não identificado	2	20
Ziphiidae	1	1
TOTAL	77	548

Pela primeira vez no Brasil foi realizada uma tentativa de coleta de biópsias de pequenos cetáceos utilizando um navio como plataforma. Os resultados apontaram para as possibilidades e para as dificuldades que deverão ser superadas

em cruzeiros futuros. Obtivemos material de um indivíduo (*Stenella attenuata*) que será processado e analisado por pesquisadores do Grupo de Estudos de Mamíferos Aquáticos do Rio Grande do Sul – GEMARS.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<CIÊNCIA & TECNOLOGIA> /; Pesquisa de baleias;

EQUIPE DE OBSERVADORES

MSc. Alexandre N. Zerbini (coordenador científico)

Dr. Glenn R. VanBlaricon

Washington Cooperative Fish and Wildlife Research Unit
School of Aquatic and Fishery Sciences
University of Washington

Eng. Pesca Jesuina M. da Rocha

Coordenação Geral de Fauna
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), Brasília

Dr. Artur Andriolo

Dr. Paulo César Simões-Lopes

Laboratório de Mamíferos Aquáticos
Departamento de Ecologia e Zoologia
Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

MSc. Alineide Lucena

Estação Ecológica dos Tupiniquins/IBAMA
Projeto FNMA, São Paulo

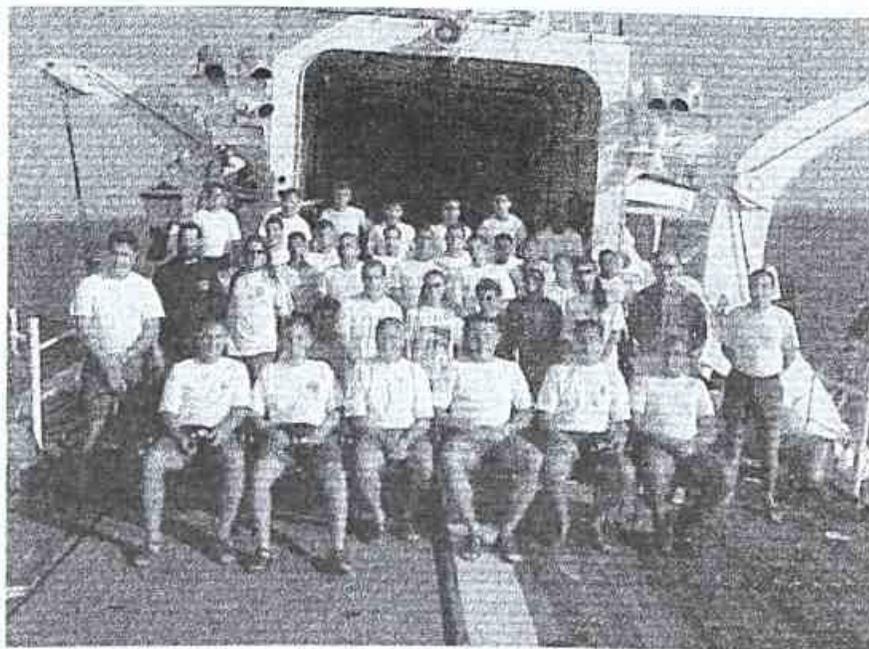
MSc. Daniel S. Danilewicz

Biól. Ignacio B. Moreno

Grupo de Estudos de Mamíferos Aquáticos do Rio Grande do Sul (GEMARS), Porto Alegre

MSc. Marta Jussara Cremer

Universidade da Região de Joinville-Univille
Departamento de Ciências Biológicas, Santa Catarina



REALIZAÇÃO E APOIO

REALIZAÇÃO

Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA
Universidade Federal de Santa Catarina – Departamento de Ecologia e Zoologia
Grupo de Estudos de Mamíferos Aquáticos do Rio Grande do Sul – GEMARS
Universidade da Região de Joinville
Universidade de Washington
National Marine Mammal Laboratory, National Marine Fisheries Service, National
Oceanic and Atmospheric Administration

APOIO

Marinha do Brasil

Estado-Maior da Armada – EMA
Diretoria de Hidrografia e Navegação – DHN
Grupamento de Navios Hidroceanoográficos – GNHo
Navio Hidrográfico *Sírius*

Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar – Secirm Ministério do Meio Ambiente

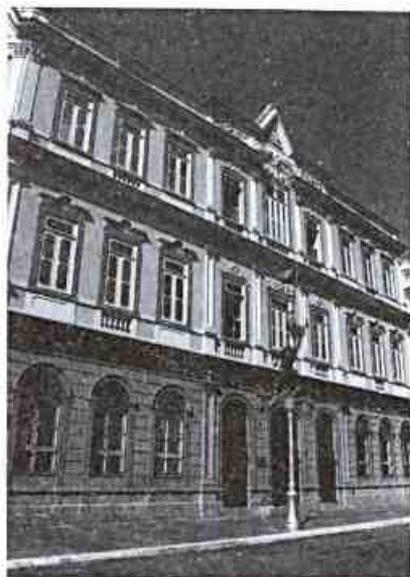
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA
Programa REVIZEE

Conselho Nacional para o Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq Cetacean Society International

Biodinâmica

**E quanto mais andares,
mais seguro andas.**

Iyeyasu Tokugawa -
(Ver página 59)



Ele está esperando por você

O Museu Naval está de volta ao cenário cultural do Rio de Janeiro com a exposição permanente “A Evolução do Armamento desde a Era dos Descobrimentos até o Início do Século XX”. Exemplares originais de armas e painéis fotográficos integram a exposição, que marca a reabertura parcial do museu ao público, dentro de uma nova proposta museológica e museográfica.

Ao percorrer o Pátio das Armas, o visitante poderá estar pisando em uma mina utilizada na Segunda Guerra Mundial ou em um Torpedo B-57 de 1894. Esses exemplares estão em grandes vitrines construídas no piso do Pátio das Armas, fazendo parte do projeto de Revitalização do Museu Naval, que está sendo desenvolvido e reserva mais novidades para breve. Esse trabalho resulta do esforço de se preservar a memória marítima e naval brasileira, resgatando para as gerações futuras uma parte importante da história do país.

O Museu Naval, situado na Rua D. Manuel, 15 – Centro, está aberto à visitação de terça a sexta-feira das 12h às 16h.

INTEGRAÇÃO NAS FORÇAS ARMADAS BRASILEIRAS

O conceito de *jointness* é adequado à Marinha brasileira?

"Guerras separadas em terra, mar e ar acabaram para sempre. Se novamente entrarmos em guerra, lutaremos em todos os elementos, com todas as forças armadas, em um único esforço concentrado."

Dwight D. Eisenhower

CARLOS CHAGAS VIANNA BRAGA*
Capitão-de-Corveta (FN)

SUMÁRIO

Introdução
Surgimento e consolidação do conceito de *jointness*
Experiências recentes
Dificuldades
Jointness e a evolução do pensamento estratégico naval
Razões e caminhos para a adoção do conceito pela Marinha
Conclusão

INTRODUÇÃO

Nos últimos anos, as operações combinadas consolidaram-se, no cenário mundial, como a forma moderna para a condução dos conflitos militares. Para tanto, muitos países têm implementado mudanças organizacionais e culturais no âmbito de suas forças, resultando no conceito

hoje conhecido como *jointness*. No Brasil, a criação do Ministério da Defesa, em 1999, reforçou o debate sobre a necessidade de integração das nossas forças singulares.

Diante disso, o propósito deste ensaio é discutir o conceito de *jointness* e sua aplicação nos conflitos atuais e concluir se o mesmo é adequado para a Marinha do Brasil.

* N.R.: O autor foi classificado em 1º lugar entre os oficiais FN do curso de Estado-Maior para Oficial Superior. Realizou o USMC Command & Staff College nos Estados Unidos em 1999/2000 com distinção.

SURGIMENTO E CONSOLIDAÇÃO DO CONCEITO DE *JOINTNESS*

O primeiro passo, ao iniciarmos a abordagem do assunto, é assegurar a correta compreensão do que vem a ser *jointness*, sendo fundamental o entendimento de que o conceito significa muito mais que puramente a realização de operações combinadas, como poderiam sugerir os mais simplistas. Ele envolve existência de plane-

jamento prévio integrado no lugar de arranjos *ad hoc*, maior convivência de estado-maior e formação de mentalidade que permita o adequado conhecimento das possibilidades, limitações e peculiaridades de cada força singular pelas demais. Para tanto, exige longo processo de transformação cultural e criação de mecanismos que resultem na integração e interoperabilidade das forças singulares, garantindo, assim, eficiência e eficácia nas operações. (8:540)

PARA ESTE ENSAIO, EM TODA SUA EXTENSÃO, O PROCESSO DE INTEGRAÇÃO NÃO DEVE, CONTUDO, VISAR A ELIMINAR AS DIFERENÇAS FILOSÓFICAS E CULTURAIS DAS FORÇAS. AO CONTRÁRIO, NECESSITA CRIAR UM EFEITO SINERGÉTICO, ONDE AS POSSIBILIDADES E PECULIARIDADES DE CADA FORÇA SEJAM MOLDADAS PARA COMPLEMENTAR AS DAS DEMAIS, GERANDO RESULTADO SUPERIOR À SIMPLES SOMA DAS PARTES (10:71)

Historicamente, observamos que operações combinadas não são um fenômeno recente. Desde a antiguidade, registram-se casos de emprego combinado de exércitos e marinhas, com maior ou menor integração. Contudo, foi após a Segunda Guerra Mundial, com a criação do Departamento de Defesa (DOD) nos Estados Unidos, que o assunto ganhou maior importância, apesar da resistência inicial das forças singulares, que preferiam operar independentemente. Como consequência, o processo de integração foi lento. As maiores transformações somente ocorreriam 40 anos após, em 1986, com a aprovação do *Goldwater-*

Nichols DOD Reorganization Act pelo Congresso americano, cujo propósito era sobrepujar as resistências e garantir a atuação integrada das forças singulares, aumentando o poder e a influência dos grandes comandos combinados e transformando em requisito de carreira, para os oficiais de todas as forças, o exercício de funções chamadas *joint*.¹ Desde então, a integração cresceu continuamente, sendo seu principal resultado o conceito de *jointness*, conforme entendemos hoje. (7:10)

Paralelamente, na Europa, a integração também cresceu intensamente, com alguns países levando-a ao extremo, como é o caso

1 N.A.: De acordo com o previsto no *Goldwater-Nichols Act*, as funções *joint* são aquelas realizadas nos estados-maior de forças combinadas e aquelas realizadas por um oficial de determinada força na estrutura de outra. Exemplo: oficial do Exército atuando como instrutor em escola da Marinha.

da Inglaterra, que, a partir de 1998, após profunda revisão estratégica, organizou novos comandos combinados. Foram criados o Comando Combinado de Helicópteros, permanente, reunindo todas as aeronaves de asa rotativa, exceto algumas específicas como as dedicadas à guerra anti-submarino; o Comando Combinado Marinha/Força Aérea de Aeronaves de Asa Fixa e o Comando Combinado de Forças de Reação Rápida. (9:1)

Atualmente, na Europa ou nos Estados Unidos, não se vislumbra a realização de guerras que não sejam combinadas. Nas escolas militares de países como Inglaterra, França, Itália, Espanha e Alemanha, o assunto é estudado detalhadamente e intercâmbios de pessoal, exercícios combinados e multinacionais contribuem para a consolidação doutrinária e cultural. (4:1)

**Com três comandos
distintos e estanques, onde
as rivalidades se faziam
presentes a todo instante,
cada uma das forças
singulares argentinas
parecia lutar, nas Malvinas,
sua própria guerra**

EXPERIÊNCIAS RECENTES

A campanha das Malvinas, realizada pelos ingleses em 1982, retrata um clássico exemplo de como o emprego integrado das forças singulares pode contribuir para maximizar o poder de combate, mesmo em teatro eminentemente marítimo. Dentre outros aspectos, destacamos a presença de batalhões de páraquedistas do Exército, como parte da força de desembarque, a presença de aeronaves e elementos de operações especiais da Força Aérea e, mesmo nas unidades de fuzileiros navais, a presença de elementos do Exército, os quais, após a realização de cursos de adaptação, ficam permanentemente adju-

dicados aos *Royal Marines*, como no caso da artilharia. (9:2)

O fracasso argentino, por outro lado, reflete o oposto. Com três comandos distintos e estanques, onde as rivalidades se faziam presentes a todo instante, cada uma das forças singulares argentinas parecia lutar sua própria guerra. O resultado difícilmente teria sido diferente do ocorrido em 1982.

Em 1991, cinco anos após a aprovação do *Goldwater-Nichols Act*, o processo de integração das Forças Armadas dos Estados Unidos foi testado

na Guerra do Golfo, considerada pelos analistas norte-americanos como a primeira experiência onde os aspectos de *jointness* foram plenamente empregados. Apesar de evidenciar a necessidade de aprimoramentos, o sucesso obtido demonstrou a validade e a superioridade do conceito. (10:72)

Podemos constatar que os últimos conflitos foram conduzidos de forma combinada, com significativa participação de componentes de todas as forças singulares e resultados bastante satisfatórios. Destacam-se Bósnia, Kosovo e, mais recentemente, Afeganistão. Em todos os casos foram constituídos comandos combinados, alguns multinacionais, no nível de condução operacional. (5:34)

Finalmente, quando este artigo encontrava-se em revisão, eclodiu a Guerra do Iraque, onde mais uma vez o conceito de *jointness* está sendo usado em sua plenitude. Ou seja, um comando combinado permanente (no caso, o US Central Command), sem afiliação com qualquer uma das forças

singulares², planeja e emprega meios a ele adjudicados para o cumprimento de missão específica. Boa parte das dificuldades encontradas durante a Guerra do Golfo parece ter sido superada, conforme podemos constatar em declaração do Brigadeiro (USAF) Victor Renuart, chefe de Operações do US Central Command durante o conflito: "Não há nada nesta campanha que não seja uma operação combinada e integrada.... Cada Força agrega uma capacidade específica, que deve ser integrada de modo a garantir o sucesso." (11:1)

DIFICULDADES

A implantação do conceito de *jointness* não é tarefa simples. Podemos, inicialmente, atribuir tal dificuldade às concepções doutrinárias e diferenças culturais, fortemente arraigadas em cada força ao longo de suas histórias e ao receio de perda da individualidade.

Verifica-se, também, que quanto maior é a capacidade de determinada força operar independentemente, maior será sua dificuldade inicial. Os exércitos são fortemente dependentes do apoio de outras forças: transporte para o teatro de operações, apoio aéreo e fogo naval, por exemplo. Conseqüentemente, por questão de necessidade, têm maior facilidade em absorver o conceito. (10:74)

As marinhas estão no extremo oposto, visto que a tradicional guerra no mar sempre implicou a capacidade de operar de forma autônoma e independente, uma vez que, longe das bases e no meio dos oceanos, o apoio de outras forças normalmente não estava disponível. É nesse ponto que uma Marinha com-

pleta, dotada de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, como a Marinha do Brasil, tende, inicialmente, a ter dificuldades ainda maiores na absorção do conceito.

Tal fato é perfeitamente compreensível, considerando que, à primeira vista, é mais fácil e eficaz operar utilizando meios próprios, perfeitamente integrados em concepção doutrinária única.

JOINTNESS E A EVOLUÇÃO DO PENSAMENTO ESTRATÉGICO NAVAL

Conforme exposto, até muito pouco tempo, o pensamento estratégico das principais marinhas esteve fortemente assentado nas idéias de Mahan, entendendo o Poder Naval como a capacidade das grandes esquadras de lutar pelo comando do mar. (1:3) Nesta concepção, a interação com outras forças singulares era praticamente inexistente e desnecessária. Mesmo Corbett, o outro grande estrategista naval, apesar de identificar como princípio fundamental da estratégia marítima "determinar as relações mútuas entre Exército e Marinha em um plano de guerra" (3:81), relegava a segundo plano a integração mais profunda, classificando como "interferências" as necessidades das demais forças singulares.

Foi apenas recentemente que o pensamento estratégico naval foi alterado.

A publicação ... *From the Sea*, editada em 1992 pela Marinha dos Estados Unidos, iniciou o processo, identificando "uma fundamental mudança da condução de operações de guerra em alto-mar para a realização de operações combinadas a partir do mar".

2 N.A.: Atualmente, o cargo de comandante do US Central Command (que equivale ao de comandante do Teatro de Operações) é ocupado por um oficial-general do Exército americano (US Army). Tal cargo, assim como nos demais "comandos geográficos", é ocupado de forma alternada, por oficiais-generais das diferentes forças singulares. Seu estado-maior é composto equitativamente por membros de todas essas forças. O atual chefe de operações, por exemplo, pertence à Força Aérea americana (USAF).

A essa publicação seguiram-se outras,³ que consolidaram a nova concepção estratégica, voltada para a capacidade de operar nos litorais e em ambientes combinados.

A Marinha dos Estados Unidos reconhecia, assim, que seu poder de combate poderia ser substancialmente ampliado pela participação das demais forças singulares. (1:4)

Em seguida, a tradicional Marinha britânica também reformularia seu pensamento estratégico naval. Em 1998, após a Revisão Estratégica conduzida pelo Ministério da Defesa daquele país, a Royal Navy "alterou a ênfase de seu preparo, das batalhas oceânicas para a projeção de força e operações nos litorais, juntamente com as demais forças, com destaque para as características de versatilidade e mobilidade". (12:1)

Facilmente, podemos constatar que a nova concepção estratégica já é realidade e que as mais importantes marinhas têm procurado adequar-se, desenvolvendo navios para operar nos litorais (contratorpedeiro DD-X⁴, por exemplo), aumentando seus investimentos e pesquisas na guerra de minas, ampliando sua capacidade anfíbia, inclusive com a construção de novos meios⁵ e, principalmente, buscando integração com as demais forças singulares.

RAZÕES E CAMINHOS PARA A ADOÇÃO DO CONCEITO PELA MARINHA DO BRASIL

Há mais de cem anos, Mahan afirmava que nenhuma força armada seria capaz de

se auto-reorganizar sem impulso externo. (7:4) Devemos entender, assim, a importância da criação do Ministério da Defesa como fator motivador para a integração das forças singulares brasileiras. Sua criação constitui, ainda, indicação clara de que o nível político deseja conduzir de forma integrada os assuntos e operações militares.

Paralelamente, a intenção brasileira de ter papel mais atuante no processo decisório mundial impõe que nossas Forças Armadas estejam preparadas para operar dentro dos conceitos em vigor nos países mais desenvolvidos, podendo compor, inclusive, forças multinacionais. (2:9)

Ainda no nível político, mas com implicações no estratégico-militar, verificamos que mesmo países com orçamentos de defesa generosos encontram dificuldades em dotar suas forças singulares de todos os meios que desejariam, contribuindo o conceito de *jointness* para mitigar as limitações e deficiências de determinada força com as possibilidades de outra.

No Brasil, considerando o quadro de orçamentos militares cada vez mais reduzidos, sem indicadores de alteração (6:2-II), a importância da integração fica ainda mais evidente.

A primazia da política nos assuntos militares, conforme identificara Clausewitz, manifesta-se também na questão orçamentária. É nesse campo, portanto, que a Marinha deve atuar para receber recursos mais condizentes com suas necessidades, sendo, em um regime democrático, essencial atrair o interesse da população e, principalmente, da classe política.

3 N.A.: "Forward ... from the Sea," (1994), "Forward from the Sea: The Navy Operational Concept" (1997) e "Forward from the Sea Anytime, Anywhere" (1998).

4 N.A.: O contratorpedeiro DD-X, uma evolução do projeto do DD-21 Zumwalt, está em desenvolvimento pela Marinha dos EUA e deverá possuir características específicas que permitam a operação nos litorais e a projeção de poder sobre terra.

5 N.A.: Nos últimos anos, as principais marinhas européias, tais como Inglaterra, França, Itália, Espanha e Holanda, investiram na construção de modernos meios anfíbios.

A atuação combinada no cenário amazônico surge como excelente oportunidade, uma vez que a defesa da Amazônia parece ser, atualmente, o principal assunto militar capaz de mobilizar a atenção de parcela significativa da classe política.

No nível de condução operacional, podemos considerar a Amazônia como cenário típico, onde o conceito de *jointness*, corretamente aplicado, traria grandes vantagens à Marinha. Apesar de tratar-se de teatro terrestre, a importância da rede fluvial demanda a atuação da Marinha. A condução mais freqüente de exercícios combinados, sem a filiação com qualquer das forças singulares, produziria excelentes resultados, reduzindo resistências culturais, garantindo maior exploração das possibilidades dos meios navais e assegurando maior participação da Marinha no processo decisório regional.

Mesmo no Atlântico Sul, teatro eminentemente marítimo, a contribuição das demais forças não deve ser subestimada pela Marinha, conforme mostrou a atuação inglesa nas Malvinas.

Seguramente, a integração de meios como aviação de patrulha da Força Aérea brasileira e mesmo o apoio de baterias de costa do Exército brasileiro, cujo alcance aumentou consideravelmente nos últimos anos em função dos lançadores múltiplos de foguetes, podem contribuir para o controle de áreas marítimas em regiões próxi-

mas ao litoral, principalmente na Zona Econômica Exclusiva. Aeronaves de caça da FAB poderão complementar a atuação das aeronaves da Marinha, concepção já adotada pela Inglaterra e pelos Estados Unidos. (9:1)

No nível tático, as vantagens surgem à medida que somente a adequada integração poderá garantir os requisitos de interoperabilidade das forças e a otimização de seus meios afins. O emprego combinado desses

meios e diferentes técnicas permitirá maior número de opções táticas para nossas forças e, conseqüentemente, acarretará maiores dificuldades para o inimigo.

Os maiores desafios, contudo, são culturais, havendo grande desconhecimento por parte dos oficiais da Marinha quanto à essência das operações combinadas e quanto ao *modus operandi* das demais forças singulares e vice-versa, tornando-se, portanto, essencial

abordar o aspecto recursos humanos.

Assim sendo, ressaltamos a importância de intercâmbios de oficiais da Marinha com as demais forças singulares, nos mesmos moldes dos que já realizamos com algumas marinhas estrangeiras; o incremento da presença permanente de oficiais (instrutores e alunos) das demais forças singulares na Escola de Guerra Naval e a presença de oficiais da Marinha nas escolas de altos estudos militares (AEM) do Exército brasileiro e da FAB.⁶

**Pequenas alterações
organizacionais aliadas a
maior integração na
formação e utilização dos
recursos humanos poderão
produzir a transformação
cultural necessária à
adoção do conceito de
jointness pela Marinha, sem
que isso represente perda
da sua individualidade**

6 N.A.: O anexo A apresenta um modelo para a composição do corpo discente dos cursos de Altos Estudos Militares.

Como decorrência natural, exercícios combinados ocorrerão com maior freqüência.

Em suma, pequenas alterações organizacionais aliadas a maior integração na formação e utilização dos recursos humanos poderão produzir a transformação cultural necessária à adoção do conceito de *jointness* pela Marinha, sem que isso represente perda da sua individualidade.

CONCLUSÃO

Atualmente, não se vislumbra a realização de guerras que não sejam combinadas. A história recente não apenas comprova tal assertiva, como também tem demonstrado o sucesso da concepção. Países que ousaram atuar de forma diferente fracassaram.

Como pudemos verificar, a adequada integração não é alcançada de forma instantânea, sendo resultado de longo pro-

cesso de transformação cultural. O conceito de *jointness* implica uma mais acentuada convivência de estado-maior e planejamento no nível de condução operacional.

No nível tático, implica maior interoperabilidade e otimização de meios afins.

Assim sendo, a Marinha do Brasil não pode deixar para o momento do emprego real suas preocupações, constituindo estruturas *ad hoc*, ineficazes devido à falta de tradição e conhecimento mútuo.

A evolução deve iniciar-se desde já, com a adoção do conceito de *jointness* atingindo aspectos organizacionais e de recursos humanos, conforme abordado no presente trabalho. Somente assim poderemos ter a certeza de que a nossa Marinha estará atualizada e pronta a atuar dentro da concepção que já é realidade nas mais importantes marinhas do mundo.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ARTES MILITARES> / *Jointness* /; Estratégia;

ANEXO A

MODELO SUGERIDO PARA A COMPOSIÇÃO DO CORPO DISCENTE DOS CURSOS DE ALTOS ESTUDOS MILITARES

Para os cursos de altos estudos militares, sugere-se a adoção de modelo semelhante ao das escolas dos Estados Unidos, onde cada força mantém o seu próprio curso, dando ênfase obviamente à sua concepção doutrinária, sendo que a diversidade dos alunos resulta no que podemos chamar de um "corpo discente combinado". Por exemplo, em um curso de AEM com 200 alunos, existem cerca de 50% da própria força, 10% de cada uma das demais, 15% de estrangeiros e 5% de civis das agências ligadas ao Departamento de Defesa. Alguns oficiais continuariam a realizar o Curso de Estado-Maior de Defesa, que está sendo implantado na Escola Superior de Guerra. Tal modelo garantiria a manutenção das individualidades de cada força e permitiria aos integrantes das demais forças que a conhecessem de forma mais generalizada (no caso daqueles que realizarem o curso em suas próprias forças, onde o conhecimento das demais forças será fruto da presença de alunos e instrutores destas no curso) ou mais profunda (no caso daqueles realizarem o curso em outras forças).

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. BARRY, John L.; BLACKER, James. *After the Storm: The Growing Convergence of the Air Force and Navy*. Naval War College Papers, Newport, Autumn 2001. Disponível em: <http://www.nwc.navy.mil/press/Review/2001/Autumn/art6-au1.htm> Acesso em 12 jun. 2002.
2. BRASIL. *Política de Defesa Nacional*. Brasília, DF: Imprensa Nacional, 1996.
3. CORBETT, Julian. *Some Principles of Naval Strategy*. Annapolis, MD, EUA: Naval Institute Press, 1972.
4. CUPELLO FILHO, José. Entrevista concedida por Email, 27 jun. 2002.
5. KHAN, Asad. *Operation Enduring Freedom: Pakistan – An Enduring Friend*. Marine Corps Gazette, Quantico, VA, EUA, June 2002.
6. MARINHA DO BRASIL *Política Básica da Marinha*. 1ª Edição, Brasília, DF, 1998.
7. QUINN, Dennis J. *The Goldwater-Nichols DOD Reorganization Act: A Ten-Year Retrospective*. Washington, DC, EUA: National Defense University Press, 1999.
8. NAVAL WAR COLLEGE. *Strategy and Force Planning*. Newport, EUA: Naval War College Press, 1997.
9. SLATER, Jock. *A Message from the First Sea Lord*. Royal Navy Official Web Site, UK, 2002. Disponível em: http://www.mod.uk/issues/sdr/1sl_message.htm Acesso em: 20 jul. 2002.
10. TRAINOR, Bernard. *Jointness, Service Culture and the Gulf War*. Joint Forces Quarterly, Washington, DC, winter 1993-94.
11. UNITED STATES CENTRAL COMMAND. *Transcript of 4/5 CENTCOM Briefing*. Doha, Qatar, 2003. Disponível em: <http://www.globalsecurity.org/wmd/library/news/iraq/2003/iraq-030405-centcom03.htm>. Acesso em : 05 abr. 2003.
12. UNITED KINGDOM MINISTER OF DEFENSE. *Strategic Defense Review*. London, Inglaterra, 1998. Disponível em: <http://fas.org/nuke/guide/uk/doctrine/sdr98/keypoint.htm> Acesso em 03 abr.
13. UNITED STATES NAVY. *...From the Sea*. Washington, DC, 1992. Disponível em: www.chinfo.navy.mil/navpalib/policy/fromsea/fromsea.txt Acesso em: 20 jul. 2002.

**A culpa, procura-a mais
em ti mesmo que nos outros.**

Iyeyasu Tokugawa
(Ver página 59)

O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As histórias aqui contadas reproduzem, com respeitoso humor, o que se contava nas conversas alegres de praça-d'armas e convés. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verdadeiras e por isso caracterizam várias fases da vida na Marinha.

São válidas, também, estórias vividas em outras Marinhas.

Contamos com sua colaboração. Se desejar, apenas apresente o caso por carta, e-mail (sdm1412@sdm.mar.mil.br) ou por telefone (Almirante Brígido ou Comandante Corrêa: (21) 2524-9460), que a *RMB* e seus colaboradores o transformarão em uma agradável leitura.

EXPULSÃO NA ESCOLA NAVAL¹

Um capitão-de-coveta, instrutor da Escola Naval, ao entrar na sala de aula, encontrou os aspirantes rindo. Virando-se para os alunos, exclamou por detrás da sua mesa: "Vou expulsá-los da sala de aula, vou expulsá-los da Escola Naval, vou expulsá-los da Marinha, vou expulsá-los do Brasil, vou expulsá-los da América do Sul, vou expulsá-los da Terra e vou expulsá-los do Universo. Xavier [era o civil encarregado do material de máquinas], chame a guarda!".

O aspirante mais antigo presente explicou ao comandante que não estavam rindo de sua pessoa, mas de uma piada contada por um colega antes dele ter entrado na sala.

O comandante parou, pensou, ponderou e respondeu: "Então vocês estão admitidos no Universo, estão admitidos na Terra, estão admitidos na América do Sul, estão admitidos no Brasil, estão admitidos na Marinha, estão admitidos na Escola Naval e estão admitidos na sala de aula. Xavier, dispense a guarda!".

¹ N.R.: O Almirante Blower viveu o fato acima relatado exatamente como aconteceu. O comandante instrutor era um emérito e conhecido gozador.

Esta estória e as quatro seguintes são colaboração do Almirante-de-Esquadra (Ref^o) Bernard David Blower.

OS ÁRABES ESTAVAM ARISCOS

O Presidente Café Filho deveria fazer uma viagem de visita a Portugal embarcado no Cruzador *Tamandaré*. Como não queria se ausentar por muito tempo do Brasil, decidiu ir de avião até Casablanca, no Marrocos, e somente lá embarcar no navio, subindo no dia seguinte o Tejo.

Assim, o *Tamandaré*, sem o Presidente, tomou o rumo de Casablanca. Lá chegando, a guarnição foi avisada de que, sendo Marrocos possessão francesa, havia na cidade muitos terroristas que reivindicavam a independência do país. Deste modo, os bairros de ruas estreitas e aqueles onde habitavam muitos marroquinos deveriam ser evitados.

Na atracação do navio, o práctico fez uma excelente aproximação ao cais, apenas balançando as retinidas para que os árabes, que fariam a atracação, as alcançassem.

Apesar disso, o encarregado geral de artilharia (EGA) do navio, que manobrava com a embarcação na popa, mandou que uma praça utilizasse o fuzil lança-retinida. Ao disparo da arma, os árabes que estavam no cais fugiram do local, escondendo-se atrás de amarrados de algodão que ali estavam.

Foi um custo convencer os árabes a retomarem para fazer a amarração, mostrando que não havia nenhuma intenção de se fazer qualquer outro disparo.

O TESA DO CAPITÂNIA

O Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* e cinco contratorpedeiros saíram do Rio de Janeiro com destino ao Nordeste, devendo realizar manobras na travessia.

Certo dia, os navios realizavam atividade anti-submarino, com os cinco CTs fazendo uma cobertura em proteção ao NAeL.

O comandante de um dos CTs, oficial bastante querido entre seus colegas, recebeu uma ordem urgente para que colocasse o navio o mais breve possível à fala do navio-aeródromo. O comandante ficou apre-

ensivo, pois não sabia o motivo da ordem e tal procedimento só cabia para uma repressão "em particular". Mas prontamente executou a manobra, com pleno êxito.

Ao chegar na posição junto ao navio-aeródromo, ficou surpreso ao ouvir, vindo do porta-aviões, a canção *Parabéns para você*, executada pela Banda de Música dos Fuzileiros Navais.

Era o dia do aniversário do comandante do contratorpedeiro, que, grato e aliviado, apressou-se em ocupar sua posição na cobertura.

O TIRO SAIU PELA CULATRA

Um aspirante "mulherengo",* ao saber que a Escola Naval seria visitada por um grupo de escolares femininas chamado de "As formigas", logo se apresentou para conduzi-lo em seu passeio pela Escola.

O rapaz foi um dos primeiros a chegar à ponte dos escaleres.

Quando a Barca *Tenente Possolo*, que trazia as visitantes, chegou próximo ao local da atracação, o nosso aspirante já ficou

* N.A.: Fato ocorrido com um colega de turma do Almirante Brower extremamente gozador.

um pouco arrependido vendo os pequenos vultos, que se movimentavam entusiasmaticamente junto à borda e mais ainda quando desembarcaram, pois constatou, sem sombra de dúvida, que a idade média das meninas era de cerca de 10 anos.

Cumprindo sua obrigação de voluntário, passou a mostrar, desiludido, a Escola Naval ao seu grupo: "Aqui está uma porta que abre de dentro para fora; aqui uma janela que só se abre na vertical;

aqui um tapete onde os aspirantes limpam os pés; aqui está a escada que serve para subir e descer; aqui um jardim para plantar etc.

Logo que soou uma sirene recolheu seu grupo, conduzindo-o ao refeitório onde estavam servindo biscoito e refresco, a célebre "jacuba" de Marinha.

Assim, aquele grupo de "formigas" conheceu "melhor" do que ninguém a Escola Naval.

A "ONÇA" DO PRIMEIRO-TENENTE

Em agosto de 1960, por ocasião das comemorações do V Centenário do Infante D. Henrique – O Navegador, o Presidente da República, Juscelino Kubitschek de Oliveira, visitou Lisboa a bordo do Cruzador *Barroso*, capitânia da Esquadra, tendo, com sua comitiva, embarcado em Sesimbra, foz do Rio Tejo, onde chegara de avião procedente do Brasil.

A pequena travessia durou cerca de quatro horas, quando aproveitou para descansar e preparar-se para a chegada a Lisboa. Alguns oficiais do navio foram escalados para ficar à disposição e eu fui um deles, cabendo-me acompanhar o magnífico reitor da Universidade do Brasil, Pedro Calmon, e senhora. Além dos encargos normais de auxiliar o ilustre casal na identificação de suas bagagens, faina relativamente rápida, tive que resolver um "pequeno problema" que passo a relatar.

A esposa do reitor teve necessidade de ir com urgência ao *toilette* (galicismo utilizado por Pedro Calmon, vocábulo esse de uso comum na década de 40, já em desuso, porém perfeitamente inteligível), fato esse inteiramente normal. Só que encontrar rapidamente um local para atendê-la é que não foi fácil!

Com o navio já a meio da viagem, estávamos, o casal e eu, sentados num dos bancos de madeira próximos às torres de vante quando manifestou-se tal necessidade. Acontece que só às principais autoridades haviam sido reservadas acomodações privativas; para as demais, em razão de seu número de centenas ou um pouco mais, não.

Para resolver o assunto, minha primeira iniciativa foi encaminhá-la a uma das duas câmaras próximas de onde estávamos. A de boreste, nem pensar: era a do almirante comandante da Força e que estava sendo ocupada pelo Presidente da República e família. A de bombordo, a do comandante do navio, era ocupada pelo ministro da Marinha, Almirante Jorge do Paço Mattoso Maia, e foi essa que eu escolhi. Sem a presença do casal, procurei explicar ao ajudante do ministro o meu problema. Recebi um nega!

Mais que depressa, convidei então o casal para descermos até o bar dos oficiais na praça-d'armas, onde poderiam ficar confortavelmente instalados por instantes, enquanto eu daria solução ao assunto. Ao lado da praça-d'armas localizava-se o banheiro dos oficiais superiores, que fora

destinado aos oficiais-generais da comitiva. Ali tentei dar uma olhada, e, ao abrir a porta, vi no meio de uma nuvem de vapor d'água *dolmans* de oficiais de quatro estrelas do Exército e da Força Aérea Brasileira e seus donos alegremente tomando banho de chuveiro.

Pensei em seguir para o camarote do imediato, também localizado nas proximidades, que, entretanto, estava fechado e sem ninguém lá dentro. Lembrei-me então de ir ao camarote do chefe do estado-maior da Esquadra, porém lá se encontrava o nosso chanceler Horácio Lafer descansando. Pedi desculpas por ter incomodado e retirei-me. Vi a situação "preta", pois nas vizinhanças não havia ninguém: nem os demais componentes da comitiva, nem os oficiais do navio que se encontravam no convés principal apreciando a viagem.

Por sorte, ao adentrar novamente na praça-d'armas, notei que havia luz no camarote do imediato. Bati à porta e deparei-

me com o presidente do Senado, Senador Felinto Müller (antigo chefe da famosa polícia de Getúlio Vargas), de camiseta sem manga, suspensórios arriados e barbeando-se à navalha. Rapidamente, após identificar-me, expliquei-lhe o "drama" e, tendo ele gentilmente aquiescido a deixar momentaneamente suas acomodações, chamou sua esposa que estava ali sentada, dizendo que ela me acompanhasse para juntos convidarmos a Sra. Calmon para vir ao seu camarote. Saiu então do camarote e, com o mesmo traje que o encontrei e ainda com o rosto ensaboado, ficamos os dois ali no meio do corredor conversando, enquanto o magnífico reitor cochilava no sofá do bar.

E assim terminou aquela "novela"!

Colaboração de:

**CARLOS AUGUSTO GUIMARÃES
DE ANDRADE**

Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^{ts})

**Nomear inimigos potenciais
é fazer inimigos reais.**

Nehru
Líder indiano do séc. XX

DOAÇÕES AO SDM

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

RELAÇÃO DOS DOADORES DO 3º TRIMESTRE DE 2002

Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) José Correia de Sá Benevides	980 volumes
Sra. Janete Vieira de Sousa	115 volumes
Sr. Fernando Augusto Pereira	36 volumes
Contra-Almirante Max Justo Guedes	12 volumes
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref ^o) Mauro Monteiro Campos	7 volumes
Sr. Pedro Bastian Pinto	7 volumes
CIAGA	3 volumes
Escola Naval	2 volumes
Presidência da República – Secretaria de Estado de Comunicação e Governo	2 volumes
Museu Histórico Nacional	1 volume
Soamar (Santos)	1 volume
Sr. João Antonógenes Prudêncio da Costa	1 volume
Sra. Mônica da Costa	1 volume

PERIÓDICOS RECEBIDOS

ÁFRICA DOSUL

Unisa Latin American Report – nº 2/02

ALEMANHA

KTB Magazine – jul./ago. 02; nov./dez. 02

Naval Forces – nº 4/02; nº 5/02; nº 6/02; nº 7/02

ARGENTINA

Boletin Del Centro Naval – jul.-dez./01

BRASIL

Acervo – jan.-jun./02; jul.-dez./02

Adesguiano – out./02; nov./02

Administração em Revista – jul.-dez./02

O Anfíbio – nº 21/02
Anuário do Memorial Visconde de Mauá – 3/01
A Aspiração – Revista CMRJ – 2002
Banco de Idéias / Think Tank – mar./abr./maio 03
Blumenau em Cadernos – nov./dez. 02
Censo Demográfico IBGE – 2000
O Convão – nov./dez. 01
A Defesa Nacional – maio-ago./02
Flap Internacional – maio/00
A Galera – nº 123
IGHMB Informativo – dez./02
A Macega – nov.-dez./02; jan.-fev./03
Memória Escoteira – out.-dez./02
Nexo. Revista FAPERJ – nº 2/03
Notanf – out.-dez./02
Notícia bibliográfica e histórica – jan.-mar./03
Pesquisa Fapesp – fev./03
Portos e Navios – fev./03
A Ressurgência – fev./03
Revista do Clube Naval – nov.-dez./02
Revista do Exército Brasileiro – 2º quad. 02
Revista Histórica – dez./02; fev./03
Revista Intermarkt – nº 8/02; nº 9/02
Revista Militar de Ciência e Tecnologia – 2º quad. 02
Revista Symposium – jul.-dez./01
Segurança e Defesa – jan.-fev./03
Solidariedade Ibero-Americana – abr./02; jul./02; ago./02
Tecnologia e Defesa – nº 94/03
Techno – 22/02
Tecnologia Militar – nº 3/02; nº 4/02
Veredas – jan./03; fev./03; mar./03

CHILE

Revista de Marina – nov.-dez./02

CUBA

Revista Bimestral Cubana – jul./02; dez./02

ESPANHA

Militaria – Revista de Cultura Militar – v. 16/02
Revista de História Naval – nº 79/02
Revista de General de Marina – out./02; nov./02

ESTADOS UNIDOS

- Naval History* – out./02; dez./02
Naval War College Review – nº 1/03
Politics & Policy – dez./03
Sea History – winter 2002-03

FRANÇA

- L'Armement* – out./02
Cols Bleus – set.-dez/02
Defense Nationale – jan./99 a dez./02
Le Droit Maritime Français – set./02; out./02

HOLANDA

- Holland Horizon* – dez./02
Revista Europea – out./02

INGLATERRA

- Marine News* – set./02; out./02; fev./03
Ships Monthly – jan./fev./03
Warships – nº 144/02

ITÁLIA

- Rivista Militare* – nov.-dez./02
Rivista Marittima – nov./02; dez./02

PORTUGAL

- Anais do Clube Militar Naval* – out.-dez./02
Mar Oceana – nº 13/03
Revista da Armada – jan./03; mar./03
Revista de Marinha – out.-nov./02; dez.-jan./03; fev.-mar./03



REVISTA

MARITIMA BRASILEIRA

A SEGUNDA REVISTA MAIS ANTIGA DO MUNDO

Preço de 4 rals. (50000)

A *Revista Marítima Brasileira* completou 152 anos em 1.º de março de 2003. 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 *Morskoï Sbornik*, (1848),

seguida do Brasil com a *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) e

República Argentina – *Boletín Del Centro Naval* (1882).

A MARINHA DE OUTRORA

AS LIÇÕES DE ONTEM PARA A MARINHA
DE HOJE E DE AMANHÃ

– Uma inesquecível faina social



UMA INESQUECÍVEL FAINA SOCIAL

Era o dia 1º de junho de 1965, uma bela e ensolarada sexta-feira, véspera do 1º centenário da Batalha Naval do Riachuelo, data magna da Marinha do Brasil. O movimento de navios de guerra na Baía de Guanabara havia sido intenso; navios de várias bandeiras procuravam suas respectivas bóias de amarração ou fundeavam em pontos previamente designados, nos preparativos, de acordo com a ordem de fundeio estabelecida para a parada naval a ser realizada no dia seguinte.

Às 12 horas, minha divisão entrou de serviço no Centro de Armamento da Marinha (CAM), situado na Ponta da Armação, em Niterói. Seus componentes eram três oficiais, eu, capitão-tenente da Armada, e mais dois primeiros-tenentes, provenientes do pessoal subalterno da Armada da reserva e que, naquela época, a exemplo de alguns outros na mesma situação, eram aproveitados em funções no Serviço Ativo da Marinha.

O dia transcorrerá normal e quem passasse junto à ponte de atracação do CAM poderia avistar ao longe um ou outro navio retardatário ainda assumindo seus postos.

Às 16 horas entrei de serviço de oficial de quarto e, pouco antes de ser dado volta ao expediente, o interfone da sala de estado soou; era o ordenança do diretor, informando sua saída logo após o cerimonial da Bandeira. O patrão da lancha do comandante foi avisado e, ao arriar da Bandeira, a lancha atracou e, em seguida, já à paisana, o diretor apareceu na ponte.

Tratava-se do então Capitão-de-Mar-e-Guerra José da Silva Sá Earp, aficionado do jogo de tênis, bom-copo e, o que é mais

importante, excelente marinheiro, com expressivo número de dias de mar na carreira. Pois bem, na hora da despedida o diretor vira-se para mim e diz: "Se eu fosse o chefe da divisão de serviço eu diria: 'Diretor, o Sr. poderia me ceder a sua lancha hoje para fazer uma visita aos navios dessas nações estrangeiras e ter a oportunidade única de em uma só noite conhecê-los?'" Então, mais do que depressa, repeti palavra por palavra o que ele dissera. A resposta veio em seguida: "Afirmativo! Você, ao chegar a bordo de cada navio, procure o comandante e diga que ali está para apresentar as boas-vindas do diretor do Centro de Armamento da Marinha, esta nossa OM da Marinha *cross the bay*. Você está também autorizado a regressar ao CAM em horário a seu critério e sem necessidade de reassumir o serviço. Na segunda-feira, apresente-me um relatório verbal da missão."

Feliz da vida, logo após a partida da lancha, chamei o mais antigo dos outros dois oficiais, um primeiro-tenente FE (ferreiro), um "velha guarda" cujo desempenho, não só profissional mas também como de oficial de serviço, era irrepreensível, e lhe dei conhecimento da determinação do diretor.

Dirigi-me então para o meu camarote para me preparar e vestir o uniforme "pirulito",¹ tendo o cuidado de não esquecer a barrete de minha única medalha, a Militar de 10 anos de bons serviços. Ao sair, dei um pulo à praça-d'armas para avisar que não iria jantar, mas, ao fazê-lo, o taifeiro de serviço informou-me que o cozinheiro havia preparado uma canja de galinha como reforço de melhoria. Foi a minha sorte, pois tomei dois pratos, o que me deixou apto a enfrentar a faina que eu teria pela frente.

1N.R.: Apelido dado ao atual uniforme branco (*dolman*) 5.3.

A seguir fui à ponte e lá estava a lancha do diretor, guarnecida por seus dois marinheiros e civis, impecavelmente uniformizados e já jantados. Eram 19 horas, noite fechada, o tempo era bom e ao longe viam-se os navios iluminados. Aproximamos para o navio nº 1 da formatura. Eram oito os navios estrangeiros do dispositivo.

Ao aproximarmos nos vi ser o Cruzador *La Argentina*, tendo eu sido recebido pelo oficial de serviço, que me acompanhou à praça-d'armas, onde encontravam-se mais dois oficiais. Disse-lhes então a razão da minha visita, tendo o mais antigo, um capitão-tenente, dito-me que o comandante e praticamente todo o restante da oficialidade estavam em terra e que, quando o comandante do navio regressasse, daria conhecimento da minha visita. Conversamos por algum tempo e um deles, por ser também oficial de armamento como eu, convidou-me a visitar uma das torres do navio. Após, me ofereceram um "milanesa" acompanhado de umas cervejas. Agradei a hospitalidade e, ao me despedir, deram-me uma flâmula do navio, para que eu a entregasse ao meu diretor com os cumprimentos do *La Argentina*.

O próximo navio era o Cruzador chileno *Almirante Williams*, e foi o próprio comandante do navio que me recebeu no portoló, encaminhando-me à câmara e me dizendo da satisfação em receber-me. Contou-me então que era sua primeira parada naval, ficando surpreso quando lhe disse que era a segunda vez que eu participava, porém a primeira e única tenha sido a de que efetivamente participei quando, em 1960, servia no capitânia de nossa esquadra, o Cruzador *Barroso*, por ocasião das comemorações do V Centenário do Infante D. Henrique, o Navegador, e realizada em Portugal. Conteí que, após a parada, foi dada "liberdade de ação" para todos os navios participantes e que, de acordo

com a tradição em tais eventos, houve uma "corrida naval" entre eles. No caso em questão, entre o Cabo de São Vicente (sede da antiga Escola de Sagres) e a foz do Rio Tejo, ponto de acesso a Lisboa. O *Barroso*, briosamente, com todas suas caldeiras na linha, foi o terceiro colocado, perdendo apenas para o Cruzador americano *Des Moines* e para o vencedor da corrida, o novíssimo Cruzador francês *Colbert*, sendo mais de dez os navios que competiram.

O terceiro navio a ser visitado foi o cruzador espanhol *Vicente Yanez Pinzon*, onde fui recebido pelo oficial superior de serviço, que me explicou que todos os oficiais e o comandante do navio estavam em terra. Na ocasião, ofereceu-me um cálice de Jerez e agradeceu as boas-vindas do meu comandante.

O próximo navio era a fragata inglesa *Jaguar*, um navio novo em folha. O capitão-tenente de serviço, que usava uma luneta debaixo do braço, agradeceu a visita e disse-me que daria conhecimento do ocorrido ao comandante do navio, o qual no momento tinha ido a terra receber uns membros da colônia britânica local que convidara para uma pequena recepção informal a ser realizada a bordo naquela noite e que, desde já, eu estava convidado a comparecer. Disse-lhe então que o faria com prazer, embora devesse chegar um pouco atrasado devido a estar-no meio da minha missão, faltando-me ainda quatro navios.

O quinto navio foi o Cruzador italiano *Caio Duilio*, cujo comandante também não se encontrava, sendo eu recebido pelo imediato, que agradeceu a visita e mandou servir-me um café, que àquela altura foi muito bem apreciado por mim.

Ao dirigir-me ao sexto navio, também um cruzador, o holandês *De Zeven Provençe*, olhei meu relógio: eram 20 ho-

ras e 50 minutos. Fui levado à praça-d'armas, semelhante às dos nossos cruzadores, só que maior e mais bem iluminada. Qual a minha surpresa: os oficiais estavam todos a bordo e haviam terminado de jantar, lotavam todas as mesas e jogavam cartas, parecendo-me um torneio de bridge ou similar. Fui então acompanhado pelo oficial de serviço à câmara do comandante, onde este e o imediato já estavam me aguardando. Após apresentar-me e dado conhecimento do motivo de minha presença a bordo, passamos a conversar, quando nos foram oferecidas algumas doses de whisky, terminando assim minha visita.

O próximo e penúltimo navio da série era o navio-escola da Marinha portuguesa, o veleiro *Sagres*, ex-*Guanabara* da Marinha brasileira e ex-*Albert Leo Schlageter* da antiga Marinha alemã que, presa da Segunda Guerra Mundial, foi passado ao Brasil como indenização. Esse navio já era meu conhecido, pois em 1952 realizara nele minha primeira viagem de instrução, quando cursava o segundo ano do Colégio Naval. Embora de curta duração, tal viagem pareceu-me bastante significativa! Mais tarde, o *Guanabara* foi vendido pelo Brasil a Portugal pelo preço simbólico de US\$ 100 mil e tornou-se o *Sagres*.

Aquela hora, poucos oficiais encontravam-se ainda acordados, mas três deles encontravam-se na praça-d'armas cantando as sobras do cozido do almoço, quando comemoraram naquele dia, 10 de junho, o 55º Aniversário de Fundação da República Portuguesa. Ofereceram-me participar do ágape, mas declinei, aceitando apenas um copo de vinho verde, com que fiz um brinde pela data nacional de Portugal. Ficaram muito contentes e retribuíram com brindes à Marinha do Brasil.

Do *Sagres* rumei para o Contratorpedeiro *Uruguay*, o último dos oito navios estrangeiros, que, apesar de estar com suas luzes de fundeio corretamente acesas, encontrava-se às escuras e sem ninguém no convés. Resolvi, então, dar meia-volta e dirigi-me direto à Fragata *Jaguar*.

Ao chegar à fragata inglesa, fui recebido por um outro oficial de quarto, que me informou que o comandante já estava me aguardando na câmara e que o jantar seria servido a seguir. Disse-me que eu poderia dispensar minha lancha, pois após a recepção haveria condução do navio para levar os convidados e eu poderia aproveitá-la. Olhei o relógio, era meia-noite! Às 3h da manhã, a festa acabou e a lancha da Royal Navy, após deixar os convidados no cais do Ministério, levou-me à Praça XV, onde fiquei aguardando a primeira barca da cantareira.

Da estação das barcas em Niterói, telefonei para a sala de estado do CAM solicitando uma viatura. Ao lá chegar, o oficial que havia assumido no quarto d'alva informou-me que tudo estava em perfeita ordem e que, às 8 horas, passaria o serviço para a divisão que entrava, conforme fora determinado.

Cumprimentei-o e disse-lhe que a minha faina de representação tinha se realizado com sucesso, e ali eu me encontrava, são, salvo e sóbrio! Dei-lhe boa-noite e disse que iria para meu camarote dormir, sem hora para acordar.

Na segunda-feira, o diretor convidou-me para almoçar em seu gabinete, quando, em detalhes, fiz um relato verbal de toda a minha maratona.

Não posso ainda hoje, passados tantos anos, deixar de recordar agradecido ao Almirante Sá Earp pela oportunidade que me proporcionou de, em poucas horas, visitar tantos navios de guerra estran-

geiros e privar, por momentos, do convívio com oficiais de outras Marinhas que aqui vieram abrilhantar as comemorações do nosso 11 de Junho, em seu centésimo aniversário.

Colaboração de:

CARLOS AUGUSTO GUIMARÃES
DE ANDRADE
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^{lv})

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PSICOSSOCIAL> / Relações públicas /; Visitas;

**Toda construção humana é
fruto da mente; as concepções
libertadoras que temos da vida
são criações do pensamento;
e é na razão que se encontram
todas as soluções da vida.**

Alberto Montalvão

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

ESPAÇO CULTURAL DA MARINHA

AV. ALFRED AGACHE S/Nº CENTRO - INFORMAÇÕES: (0XX-21) 3870-6025 3870-6870



Ao visitar o Espaço Cultural da Marinha, você vai embarcar numa sensacional viagem pela história do Brasil. Logo na entrada, a exuberante Galeota D. João VI vai transportá-lo ao século XIX. Construída em 1808, em Salvador, esteve em uso até os primeiros governos republicanos.

O Espaço Cultural apresenta mais três módulos. No seu itinerário, percorra a *História da Navegação*, mergulhe na *Arqueologia Subaquática* e conheça a *Coleção Alves Câmara* – composta por modelos de embarcações regionais brasileiras e por ferramentas utilizadas na construção das embarcações. Há ainda uma sala de exposições temporárias, onde a arte também conta a nossa história.

Senhores passageiros, a viagem ainda não terminou. Ela continua a bordo do Navio-Museu *Bauru*, antigo Contratorpedeiro, que participou da Segunda Guerra Mundial, e do *Submarino-Museu Riachuelo*, atracado no cais do Espaço.

É a Marinha cada vez mais perto de você, valorizando a cultura e a nossa História.

ABERTO À VISITAÇÃO DE TERÇA A DOMINGO, DE 12H ÀS 17H, COM ENTRADA E ESTACIONAMENTO

ACONTECEU HÁ 100 ANOS

Esta seção tem o propósito de trazer aos leitores uma lembrança, uma notícia do que sucedia em nossa Marinha, no País e noutras partes do mundo há um século. Serão sempre fatos devidamente reportados pela nossa sesquicentenária *Revista Marítima Brasileira*.

Com vistas à preservação da originalidade dos artigos, observaremos a grafia então utilizada pela *Revista Marítima Brasileira*.

ALMIRANTE COCHRANE

(3 DE ABRIL DE 1823)

Fazem hoje oitenta anos que partiu do Rio de Janeiro a 1ª esquadra brasileira, com a nobre missão de dar combate na Bahia à esquadra portuguesa, que se oppunha à independência do Brazil. Era commandante desta esquadra o glorioso Lord Cochrane, Earl of Dundonald e mais tarde Marquez do Maranhão, – o almirante inglez que luctou pela independência do nosso paiz até a sua consolidação, como já havia feito a outras nações sul-americanas. O 1º Governo da nova nação nomeou-o – 1º Almirante.

Sòmente ao cabo de quasi 80 anos, em 28 de junho de 1901, por iniciativa do Ministro Brasileiro em Londres, o Exmo. Sr. Dr. Joaquim Nabuco, – o Brazil

prestou pela 1ª vez uma saudosa homenagem à memoria do glorioso vulto, indo o commandante do couraçado *Floriano*, o então capitão de mar e guerra Snr. Duarte Huet de Bacellar (em missão especial às potencias – Italia – Portugal – Allemanha e Inglaterra), acompanhado de tres dos seus officiaes, depositar uma corôa no tumulo do denodado Cochrane, que, embora oriundo d'outra nação, poz ao serviço do Brazil o prestigio do seu nome, a sua espada e a sua vida.

Nunca será tarde para reivindicarmos as nossas dividas e para reabilitarmos-nos das faltas commettidas. Um povo que não guarda suas tradições não merece a consideração dos demais.

**Um povo que não
guarda suas tradições
não merece a
consideração dos
demais**

Nesse sentido pois, pedimos venia aos Poderes competentes, para apresentar a idéa de ser dado o nome de – *Almirante Cochrane* – ao primeiro couraçado que fôr construído na 2ª phase que tomar a nossa marinha de guerra.

Seja o nome de quem em vida foi o fundador da escola de mar no Brazil, immortalizado no primeiro navio da marinha do futuro.

A. THOMPSON

O MOVIMENTO DOS SUBMARINOS NO PLANO VERTICAL

Segundo Cap. W. Hovgaard, R.M.D.

Nenhum dos vários problemas que se prendem à navegação submarina desafiou por tanto tempo a sagacidade dos engenheiros e inventores como a estabilidade de movimentos do navio no plano de imersão. Neste escolho naufragaram todas as tentativas mais ou menos bem ideadas que illustram a historia das construcções submarinas do ultimo seculo, até que lhe deram uma solução definitiva as experiencias ainda recentes realizadas nos dous lados do Atlantico. Devemo-las principalmente ao engenheiro Holland, na America, e as cogitações patrioticas do

illustre almirante Aube, na França, onde a solução technica acaba de ser coroada pelos mais brilhantes resultados tacticos.

Compreende-se pois, o interesse que devera despertar este problema da parte dos estudiosos, attrahidos nas suas investigações scientificas para este terreno vasto e inculto. Elle fez o objecto de uma interessante conferencia na *Institution of Naval Architects*, pelo Commandante Willian Hovgaard, da real marinha dinamarqueza, cuja competencia na materia já se havia revelado em trabalhos anteriores.

(...)

CASAMENTO DOS MILITARES NA ALEMANHA

As ultimas decisões regulam a questão do seguinte modo: todo o official cujos vencimentos não attingem a 5.625 marcos por anno, é preciso justificar que sua futura traz uma renda de 1.875; se os vencimentos não são senão de 4.500, a renda é levada a 2.525. Além disso o official deve justi-

ficar a situação social e a familia na noiva declarar se é viuva ou divorciada; neste caso a autoridade militar tomará informações sobre as causas do divorcio antes de autorisar a celebração do casamento.

(Da Belgique Militaire)

ESCAPHANDRIA

APPARELHO BREVÈTÈ PARA O ESCAPHANDRO

Com este aparelho, recommendado pela firma Sièbe, Gorman de London, o operador é livre absolutamente de mover-se e trabalhar no grande fundo sem necessidade de comunicar-se com a superficie e isto por espaço de mais de 4 horas.

É adoptado tambem com efficacia nos trabalhos de minerios, quer para operação de investigação, quer para a de salvamento.

O portador respira o mesmo ar muitas vezes, pois que o acido carbonico emanente dos gazes nocivos é absorvido

pelo pequeno aparelho que o trabalhador traz na parte posterior da armadura no corpo, cujo aparelho purifica o ar provindo de oxigenio necessario e torna perfeitamente respiravel o ar mephitico circundante.

Este aparelho é provido de um reservatorio de aço para o oxigenio e em caso que este aparelho deva ser usado em logares longinquos onde seja difficil achar-se oxigenio, se suppre do motor necessario para produzir e carregar-o assim.

O VIGOR NO MANDO

Não foi aereamente pensando, que as nações estabeleceram a idade-limite para os officiaes de terra e mar passarem do serviço activo para a inactividade. Foi a experiencia que lhes dictou essa sabia disposição de lei a que nenhum paiz pôde deixar de inclinar-se, pois que d'ella tiramos dois resultados – o 1º, de instituir para o serviço militar e naval, individuos vigorozos; o 2º, de abrir claro, com a retirada dos valetudinarios, para os fortes que, por aspiração justa, querem subir, o que só poderiam fazer até então, quando o decreto divino viesse eliminar os mais velhos ou achacozos.

Ora, o vigor physico não poderia ser comprehendido senão pela idade, porquanto só excepções de regra podem fazer do velho-moço e vice-versa.

Não se poderia admittir a equiparação de um homem entrado em annos, n'um serviço sedentario de escriptorio, como funcionario publico ou de commercio, com um militar exposto às intemperies de climas, quer no mar, quer no campo, onde, além do corpo alquebrado não permittir a desenvoltura de movimentos e a permanencia aos raios solares ou à neve, à chuva, etc.; ainda o seu cerebro fatigado não poder resolver problemas instantaneos em os quaes, a affouteza entra como factor principal.

Se a Historia fornece-nos exemplos de homens idozos, que brilharam com o discernimento e o arrojo dos tempos juvenis, esses, são as excepções da regra geral

que ella mesma nos dá de que, os jovens generaes são os personagens que n'ella figuram.

Entre officiaes de terra e mar ha mesmo differença entre os serviços e os requisitos exigidos para o desempenho das suas funções. O official de marinha tem necessidade de ser mais joven que o official do exercito em correspondencia de postos e se um homem de mais de 60 annos pôde commandar um corpo de exercito em 50% dos casos (considerado no nosso clima e no estado médio da conservação do individuo) não pôde outro tanto fazer em 25% no commando da esquadra. Sem irmos mais longe basta apenas vermos que – a perfectibilidade da vizão é muito mais necessaria ao official do mar do que ao official de terra.

Todos sabem que ao maritimo exige-se um 6º sentido que é o – golpe de vista – e se em paizes, cuja vida é mais supportavel quer pelo clima, quer por certo conforto, que nós não temos, um homem de 70 annos é bastante cançado e só deve ter o repouso de espirito e de corpo, não será para extranhar que entre nós, um homem nestas condições, seja na quasi totalidade, um enfraquecido e portanto timorato e morozo.

Se consultarmos a Historia nos constataremos o que vamos avançar sem grande medo de errar – poucos serão os officiaes que farão alguma cousa ao collocarem nos seus punhos os bordados de general depois dos 45 annos. – O homem chega nesta idade à plenitude de suas facultades

moraes e intellectuaes na sua vida publica. Até ahí elle foi juntando thezouros de saber e de experiencia, chegou ao cimo da montanha de onde elle descortina os horisontes do passado e do futuro. Póde nessa culminancia se conservar ainda por muito tempo, mas nunca mais poderá subir; no dia que sahir desse estagio será para descer, só se apercebendo dessa descida pelo olhar plangente que volver para traz, para traz...

Nesse presupposto pois, os governos devem ter todo o empenho de conservar o estímulo nos jovens que desejam subir com mocidade e vigor.

Não queremos diser com isto que, seja a única clausula para a ascensão nos postos militares, a pouca idade relativa – não; fomos até sempre de opinião que deve haver um certo equilibrio entre a idade e a habilitade profissional; mas queremos fazer avivar a idéa de que, com a divisa “governar é prever”, deve ser todo o empenho dos dirigentes da força de uma nação, **PREPARAR OS SEUS FUTUROS GENERAES.**

Se ao envez de estender-se a mão aos jovens que querem trabalhar e produsir, negar-se-lhes o que elles sòmentê pedem (o que não é muito quando só pedem justiça, meios de estudos e applicação desses), deixando-os de lado, afogando o seu enthusiasmo que pouco a pouco definhará por falta de campo para dar-lhe expansão,

se, em logar de dar-se-lhes a escola do mando, os encostarmos na tibiesa do subalterno, nós não poderemos contar em futuro, com um grupo de generaes capazes, pois que só pódem ser os que, desde verdes anos, foram arregimentados na escola do mando, onde as responsabilidades lhes deram a fibra de aço – imprescindível e sem a qual nenhum cabo de guerra conseguirá preencher, cabalmente, o logar que occupa no mundo militar.

Quando mesmo encontre-se um official novo, estudiozo e cheio de ardor, deste official nada se poderá esperar se não fôr dada a escola de applicação do mando.

Difficil esta como é para nós, nenhum dos nossos commandantes abdica das poucas occasiões que tambem tem, para dal-a ao seu official. Além disso ha, entre nós, o preconceito muito commentado tambem nos Estados Unidos, de que não se deve dar à mãos inexperientes a direcção de navios e de outros cargos em summa, que entretanto só poderiam desenvolver o gosto e a consciencia da responsabilidade que é tão necessaria quanto tolhida fica a individualidade sem aquella.

Se não se póde dar a direcção de navios por exemplo à mãos inexperientes, cahiremos num circulo viciozo pois que só se póde ter experiencia adquirindo-se-a.

A. THOMPSON

NECROLÓGIO

† 2/7/2002 – VA	OCTÁVIO FERRAZ BROCHADO DE ALMEIDA
† 18/11/2002 – VA	GERSON SÁ PINTO COUTINHO
† 2/12/2002 – AE	WALDECK LISBOA VAMPRE
† 17/12/2002 – CA	MÁRIO CARNEIRO DE CAMPOS ESPOSEL



**OCTÁVIO FERRAZ BROCHADO
DE ALMEIDA**

★ 8/5/1919
† 29/12/2002

O Almirante Brochado era natural do Estado de São Paulo, onde nasceu em 8 de maio de 1919. Era filho de Francisco Brochado de Almeida e Lucilla Ferraz Brochado.

Ingressou na Escola Naval em 15 de abril de 1937, sendo declarado guarda-marinha em 24 de dezembro de 1941, ainda sob a comoção do ataque japonês a Pearl Harbour.

Suas promoções foram as seguintes: a segundo-tenente em 16 de outubro de 1942, a primeiro-tenente em 30 de junho de 1944 e a capitão-tenente em 9 de maio de 1946. Aos postos que se seguiram foi promovido sempre por merecimento: a capitão-de-corveta em 25 de março de 1953, a capitão-de-fragata em 24 de junho de 1958 e a capitão-de-mar-e-guerra em 19 de dezembro de 1965. Ao passar para a reserva, a pedido, foi promovido a vice-almirante, em 7 de outubro de 1966. Retornou ao serviço ativo para chefiar a Diretoria do Pessoal Civil da Marinha (DPCvM), o que fez de 19 de maio de 1979 a 2 de maio de 1985.

Em sua carreira alternou inúmeras vezes entre embarcado e no Estado-Maior da Armada (EMA), onde serviu quatro vezes: de

fevereiro de 1948 a abril de 1950 (como primeiro encarregado do Centro de Informações da Marinha – Cenimar), de dezembro de 1951 a maio de 1954 (no Cenimar), de outubro de 1959 a junho de 1962 e, finalmente, de junho de 1965 a outubro de 1966.

Seu primeiro embarque foi no Navio-Escola *Almirante Saldanha*, em viagem de instrução para guardas-marinha interrompida, logo no início, no porto de Montevideu devido à aproximação da guerra às costas do Brasil. Naquele navio esteve de abril a dezembro de 1942. Já como tenente, serviu no Navio Auxiliar *Vital de Oliveira* de outubro a dezembro de 1942 e no Contratorpedeiro *Maranhão* de dezembro de 1942 a agosto de 1945, de onde desembarcou para comandar o Navio-Mineiro *Itajaí*, de setembro de 1945 a abril de 1946.

Seguiu então para Mato Grosso para ser assistente do comandante da Flotilha, função que desempenhou de maio de 1946 a julho de 1947. Nesse período, cumulativamente, comandou interinamente o Monitor *Pernambuco* (de 9 de julho a 21 de agosto de 1946) e foi assistente do comandante do 6º Distrito Naval (19 de setembro a 4 de novembro de 1946).

Voltando ao Rio de Janeiro, serviu na administração da Escola Naval de setembro de 1947 a fevereiro de 1948.

Após passar pelo Estado-Maior da Armada, embarcou no Navio Auxiliar *Duque de Caxias* (abril de 1950 a junho de 1951) e nos Cruzadores *Tamandaré* (junho a novembro de 1951) e *Barroso* (9 de novembro a 21 de dezembro de 1951).

Após nova passagem pelo EMA, imediatou o Navio-Escola *Guanabara* (maio de 1954 a outubro de 1955), seguindo-se a Estação-Rádio do Rio de Janeiro em outubro de 1955 e, como seu encarregado, de abril a outubro de 1956.

Transferido para a Bahia, serviu no Comando do 2º Distrito Naval de agosto de 1957 a dezembro de 1958 e na Escola de

Aprendizes-Marinheiros de março a agosto de 1958. Nesse período foi comandante militar do navio de passageiros *Raul Soares* de 25 a 30 de janeiro de 1958, quando este então o levou de Salvador para Recife.

Regressando ao Rio de Janeiro, foi nomeado vice-diretor da Escola de Marinha Mercante, onde esteve de dezembro de 1958 a outubro de 1959.

Após nova passagem pelo EMA, foi imediato do Navio-Transporte de Tropas *Barroso Pereira* de julho de 1962 a fevereiro de 1964.

Seguiu-se o comando do Contratorpedeiro *Acre*, de março de 1964 a maio de 1965 e, pela última vez no EMA, quando então solicitou passagem para a Reserva Remunerada.

Convocado no posto de vice-almirante, foi diretor da Diretoria do Pessoal Civil de maio de 1979 a maio de 1985.

Além dos cursos de carreira, incluído o de Tática Anti-Submarino para comandantes e imediatos, em 1964, fez seis outros, todos na área de informações, no Estado-Maior do Exército brasileiro e nos Estados Unidos (Central de Intelligence Agency, Provest Marshal School, Indiana State Police e Naval Intelligence School).

Em reconhecimento aos seus serviços, foi condecorado inúmeras vezes: Medalha de Serviços de Guerra com três estrelas, Medalha da Força Naval do Sul, Medalha do Mérito Marinheiro com duas âncoras, Medalha Militar de ouro, medalhas dos Méritos Naval, Militar e Aeronáutico (todas no grau de comendador), Medalha do Mérito Tamandaré, Santos Dumont e Medalha do Pacificador.

À família do Almirante Brochado, as condolências da *Revista Marítima Brasileira*.

O AMIGO BEM HUMORADO

Em sua consciência, Octávio deixou-me a impressão de que se desligou do nosso con-

vívio, muito antes de seu passamento. Contudo, não perdeu seu bom humor, que o caracterizava nas mais variadas circunstâncias.

Nos idos de 1940, seus colegas de turma perceberam-lhe esta faceta de sua personalidade, e, no álbum de formatura, acentuaram-lhe o porte altivo, o entusiasmo pela Marinha e também sua verve. Pois sua visão do mundo com bom humor não o abandonou nos tempos finais quando insidiosa doença veio limitá-lo em sua liberdade.

Em sua lembrança conseguia reviver os bons dias a bordo de muitos navios.

Logo depois de formado, embarcou em contratorpedeiro para as patrulhas de guerra, mas estas eram cheias de fatos pitorescos ocorridos no mar.

As vicissitudes de assustar um submarino alemão com um Contratorpedeiro *Maranhão*, muito antigo, eram completamente esquecidas, mas lembrar de um comandante Mário, em diálogo com um modesto marinheiro assustado, vestindo colete salva-vidas, telefone e máscara de combate a incêndio, a título de máscara contra gases, isto o fazia sorrir.

A viagem de guarda-marinha só chegou a Montevidéu, mas a recepção no Uruguai, regada a cidra, rendia história que até me parecia inventada, pois os uruguaios os receberam como heróis de guerra, que aportaram ali a bordo do velho *Saldanha*.

O tempo, no final da carreira, passou a não ter muito sentido para ele.

As lembranças de fatos a bordo do Navio-Transporte *Duque de Caxias*, no ano santo, levando romeiros para a Itália, conseguiam misturar-se a dias felizes em que dirigiu a Escola de Aprendizes da Bahia.

O ponto alto deve ter sido a organização da Cabana da Barra, quando recebeu a missão de homenagear uma italiana que recebeu como prêmio, na Itália, uma viagem ao Brasil.

No programa de recepção, levada a efeito na Cabana da Barra, Octávio simulou uma série de perguntas previamente combinadas com a moça. À pergunta sobre qual era o melhor curso de preparação para a Marinha, a resposta da moça veio pronta: Curso Giovanni de Bote, referência "sutil" ao Curso João das Botas, curso preparatório que ele havia organizado em Salvador.

Octávio não era campineiro mas parecia.

Desde aspirante, ficou conhecido na cidade.

Um fato curioso o marcou num período de férias.

O Ginásio Diocesano iria inaugurar sua piscina com uma festa aquática. Alguns alunos do Ginásio o convidaram para participar da festa.

Havia um problema: ele não era um velocista e não poderia participar das competições na piscina. Disse então que poderia participar da festa nadando em baixo d'água. Atravessaria a bonita piscina de água límpida e azulejada, por baixo d'água.

Chegada a hora, lá estava ele como uma atração extra. Houve um anúncio em megafone e Octávio caiu na água. A platéia ficou em silêncio, acompanhando aquele vulto, nadando como rã. Quando terminou a travessia, os alunos e outras pessoas presentes começaram a bater palmas, mas Octávio virou e continuou com destino ao ponto de partida. O público começou a ficar preocupado. Nunca tinha visto aquilo. Pior, terminada a segunda travessia o jovem aspirante de Marinha partiu para a terceira travessia. Ao final da terceira emendou uma quarta travessia, quando veio à tona e subiu na baliza de onde partira. Ali ele ouviu um estrondoso aplauso. Octávio lembrava-se disto com felicidade.

Ainda em Campinas, Octávio recebeu enorme influência de um pastor presbiteriano chamado José Borges dos Santos Jr., um orador excepcional e um mestre no púl-

pito. Octávio veio para a Escola Naval tendo dentro de si uma semente de presbiteriano zeloso.

Por isto é que posso dizer do meu cunhado e amigo que ele “combateu o bom combate, acabou a carreira, guardou a fé.”

LYSIAS RULAND KERR
Contra-Almirante (Ref^o)

NO MEU TEMPO – DA TURMA DE 1937

Recebemos do Comandante Alberto José Carneiro de Mendonça o texto abaixo que é cópia da página do “No meu tempo” da turma de 1937, que, como disse o nosso colaborador, nada melhor poderia retratar a personalidade do Almirante Brochado, seu colega de camarote e amigo.

“Foi de São Paulo, da terra do frio e da garoa, que importamos este raro exemplar da fauna glacial, dono de um espírito fluente mas de características nada caloríficas. Alto e bem provido de corpo, muito corado, ninguém acredita ser ele mais eficiente que o sistema Carrier moderno. Somente depois de ouvi-lo em uma de suas célebres “últimas”, é que bem se pode avaliar o quilate e a extensão de sua verve. A primeira vez que se revelou foi na viagem de 1937, através de duas canções que fizeram época; quem não se lembra do *J'ai perdu le dó*, tantas vezes entoado em coro pelo alojamento de boreste? Sua presença era obrigatória em qualquer roda e, por mais sisudo que fosse o assunto, sempre encontrava motivo para uma blague.

Desde o Curso Prévio, dava a nota em formaturas externas da Escola, pelo seu garbo todo especial, o que lhe valeu o título de Porta Estandarte, aliás muito justo.

Dono de uma imaginação fértil, muitas foram as personagens por ele criadas e já célebres pela aceitação que tiveram. Entre elas, fazemos referência a uma ave hipotética de nome bastante original e a um cidadão denominado “Aristeu”, responsável por tudo que acontece e de procedência totalmente desconhecida.

O nosso colega, não é somente um espirituoso notável, dedica-se também à música sendo hábil solista. Quem o apreciou nas horas de arte das viagens de instrução poderá, melhor do que nós, descrever sua habilidade.

Sempre teve queda para tudo que dissesse respeito a “fundo”; corredor de fundo muito esforçado, era à custa de intensivos treinos que conseguia terminar o percurso, depois de ter passado por uma série de colorações só semelhantes às de um arco-íris; na piscina, só nadava no “fundo” e, quando mergulhava, os colegas precisavam de um binóculo para procurá-lo quando emergisse; foi o mais “fundo” sabrista da equipe de esgrima da turma; no camarote, estava sempre no “fundo” de um montão de cartas, diga-se de passagem: sua mania mais característica; e, como Encarregado Geral dos Pavimentos, vivia “fundando” todos os objetos que encontrava à matroca...

É de hábitos bastante metódicos e não raro o encontramos de portas fechadas e agasalhado, não só para evitar resfriados ocasionais, como também conservar constante sua energia interna.”



GERSON SÁ PINTO COUTINHO

★ 18/4/1912

† 18/11/2002

O Almirante Coutinho nasceu na cidade do Rio de Janeiro, filho de Aristides de Frias Coutinho e Esther de Sá Pinto Coutinho.

Entrou para a Marinha como primeiro-tenente médico em 25 de junho de 1937. Foi promovido a capitão-tenente em 13 de março de 1942 e a capitão-de-corveta em 6 de junho de 1946, e, por merecimento, a capitão-de-fragata em 25 de março de 1953 e a capitão-de-mar-e-guerra em 7 de outubro de 1958.

Alcançou o almirantado em 11 de novembro de 1966 e o último posto da carreira de médico, vice-almirante, em 5 de fevereiro de 1971, passando para a Reserva Re-

munerada em 10 de dezembro de 1974, desligando-se do serviço ativo ao contar mais de 47 anos de bons serviços.

Sua vida na Marinha foi dedicada precipuamente à família naval na Associação Médico-Social da Armada, durante mais de seis anos e meio e à administração da saúde da Marinha, na Diretoria de Saúde, durante quase oito anos e meio.

Sua carreira iniciou-se no Encouraçado *Minas Gerais* (7/37 a 1/38) seguindo-se o Sanatório Naval de Nova Friburgo (1/38 a 5/39) e o Hospital Central da Marinha (5/39 a 6/40).

Durante a Segunda Guerra Mundial, serviu na Comissão Naval Brasileira em Miami (10/42 a 1/44), na Comissão de Instalação da Base Naval de Natal (1/44 a 11/44) e no Encouraçado *São Paulo*, fundeado em Recife (11/44 a 12/45).

Imediatamente antes e depois da guerra serviu no Instituto Naval de Biologia (atual Hospital Naval Marcílio Dias) (6/40 a 9/42 e 12/45 a 12/49). Serviu na Associação Médico-Social da Armada primeiramente como médico (12/49 a 5/53) e posteriormente como seu diretor, já como almirante (11/66 a 4/71). Na Diretoria de Saúde da Marinha serviu três vezes: como médico, de maio de 1953 a outubro de 1954, na Junta Superior de Saúde, como chefe de departamento, de junho de 1963 a abril de 1964; e como seu diretor, no último posto da carreira, de abril de 1971 a dezembro de 1974, quando passou para a reserva remunerada.

No antigo Hospital Naval Marcílio Dias, serviu de outubro de 1954 a maio de 1963, inclusive como vice-diretor e, mais tarde, como seu diretor, de abril de 1964 a novembro de 1966.

Na sua formação médico-militar, especializou-se em radiologia e fisiologia.

Sua capacidade profissional foi reconhecida por diversos títulos e honrarias que recebeu, como membro titular da Aca-

demia Brasileira de Medicina Militar (1968) e membro honorário da Associação de Cirurgia Militar dos Estados Unidos (1969).

Em suas condecorações incluem-se: a Medalha de Serviços de Guerra com duas estrelas; as medalhas das ordens do Mérito Naval e Mérito Militar no grau de grande oficial e grã-mestre, respectivamente; medalhas dos Méritos Tamandaré e San-

tos Dumont; medalha Militar de ouro com passador de ouro e as comemorativas Marechal Caetano de Farias, Hanemaneana, ao Cinquente-nário de Nascimento de Rui Barbosa e ao 1º Congresso Nacional de Hospitais.

À família do Almirante Coutinho, as condolências da *Revista Marítima Brasileira*.



WALDECK LISBOA VAMPRE

★ 27/7/1908

† 2/12/2002

O Almirante Waldeck Lisboa Vampré nasceu no Estado de São Paulo, filho de João Vampré e Piratina Lisboa Vampré.

Sentou praça de aspirante em 11 de abril de 1925, sendo declarado guarda-marinha em 20 de dezembro de 1928.

Foi promovido aos primeiros postos na época conturbada da Revolução de 1930 e da Paulista de 1932, a saber: a segundo-tenente em 10 de outubro de 1929, a primeiro-tenente em 27 de agosto de 1931 e a capitão-tenente em 28 de dezembro de 1933. Seguiram-se as promoções, todas por merecimento: a capitão-de-corveta em 28 de dezembro de 1944, a capitão-de-fragata em 11 de abril de 1950 e a capitão-de-mar-e-guerra graduado em 19 de julho de 1954, efetivado quatro dias após.

Alcançou o almirantado em 20 de julho de 1960, sendo promovido a vice-almirante em 19 de novembro de 1964 e a almirante-de-esquadra em 10 de abril de 1969.

Sua carreira iniciou-se no Cruzador *Rio Grande do Sul*, ainda como guarda-marinha aluno (abril a outubro de 1929), seguindo-se o Encouraçado *São Paulo* (outubro de 1929 a novembro de 1931), quando foi destacado para o Cruzador *Barroso* durante um mês a partir de 16 de outubro de 1930.

Seguiu-se o período que incluiu a Revolução Paulista de 1932, durante o qual embarcou no Tender *Ceará* (novembro de 1931 a abril de 1932), no Tender *Belmonte* e no Pacote *Comandante Alcídio* (julho a setembro de 1932), no Navio Auxiliar

Itajubá (1 a 20 de outubro de 1932) e no Rebocador *Laurindo Pitta*, levando uma draga do Rio de Janeiro a Cabedelo.

Após, embarcou no Navio Auxiliar *Calheiros da Graça* (outubro de 1932 a abril de 1934), fazendo inúmeras viagens de instrução para aspirantes na costa do Brasil, e no Navio Hidrográfico *Rio Branco* (abril de 1934 a janeiro de 1935), como imediato a partir de 17 de maio de 1934. No período foi destacado para o Rebocador *Laurindo Pitta* como seu imediato.

Seguiu-se a viagem de guarda-marinha do Navio-Escola *Almirante Saldanha* (janeiro de 1935 a fevereiro de 1936) e o curso de especialização em Hidrografia a bordo do Navio Hidrográfico *Rio Branco* (outubro-novembro de 1936).

Desembarcou, então, para a Diretoria de Navegação (maio de 1937 a março de 1939), seguindo-se a Escola Naval, onde foi instrutor de março de 1941 a agosto de 1942.

Com o advento da Segunda Guerra Mundial, foi mandado instalar a Comissão Naval Brasileira em Miami (setembro de 1942), lá permanecendo até abril de 1944.

Voltando ao Brasil, embarcou no Encouraçado *Minas Gerais* (maio de 1944 a janeiro de 1945), que servia de fortaleza para a defesa do porto de Salvador.

Seguiram a Escola de Guerra Naval, trabalhando com a Missão Naval Americana (abril de 1945 a maio de 1946) e a Diretoria de Navegação, posteriormente Diretoria de Hidrografia e Navegação (maio a dezembro de 1946).

Voltou a embarcar no Navio Hidrográfico *Rio Branco*, desta vez como seu comandante (dezembro de 1946 a março de 1947) e no Contratorpedeiro de Escolta *Babitonga*, também como comandante (outubro de 1947 a março de 1949), para em seguida servir no Estado-Maior da Armada (abril de 1949 a

janeiro de 1950) e na Escola de Guerra Naval – EGN (janeiro de 1950 a janeiro de 1951).

Terminado o curso na EGN, fez parte da primeira tribulação do Cruzador *Tamandaré* (março de 1951 a março de 1954), tendo sido seu imediato a partir de 18 de julho de 1952.

Após um breve período na Diretoria do Pessoal (maio de 1954 a fevereiro de 1955), foi capitão-dos-portos da Bahia (maio de 1955 a março de 1956) e comandante do Navio-Escola *Almirante Saldanha* (maio a dezembro de 1958) desembarcando para ser, então, adido naval no Chile (março de 1959 a fevereiro de 1961), quando foi promovido a contra-almirante.

Voltou ao Brasil para servir no Estado-Maior da Armada – EMA (outubro de 1961 a março de 1962) seguindo um período conturbado politicamente do Brasil em que permaneceu adido, sem função, à Diretoria de Pessoal (setembro de 1962 a abril de 1964). Posteriormente, foi chefe do gabinete do Ministro da Marinha (abril de 1964 a janeiro de 1965), seguindo-se a Comissão Militar Mista Brasil-Estados Unidos (fevereiro de 1966 a fevereiro de 1967), a vice-chefia do Estado-Maior da Armada (março a novembro de 1967) e a Diretoria-Geral de Portos e Costas (novembro de 1967 a junho de 1969), onde foi promovido a almirante-de-esquadra, passando para a reserva remunerada em 11 de novembro de 1969.

Pelos seus serviços, foi condecorado inúmeras vezes: Medalha Naval do Mérito de Guerra com 1 estrela, as Ordens do Mérito Naval (grande oficial), Militar e Aero-náutico, (ambas no grau de comodoro) e Rio Branco (grande oficial), Medalha Militar de Platina, Mérito Tamandaré e Mérito Militar do Chile.

À família do Almirante Vampré, as condolências da *Revista Marítima Brasileira*.



**MÁRIO CARNEIRO DE
CAMPOS ESPOSEL**

★ 4/11/1911

† 17/12/2002

O Almirante Esposel nasceu no antigo Distrito Federal, filho de Mário Monteiro Esposel e Anna Carneiro de Campos Esposel.

Ingressou na Escola Naval em 10 de abril de 1929, deixando-a como guarda-marinha em 28 de novembro de 1932. Sua promoção a segundo-tenente deu-se a 19 de agosto de 1933, a primeiro-tenente a 14 de março de 1935 e a capitão-tenente, a 16 de dezembro de 1937. Seguiram-se três promoções por merecimento: a capitão-de-corveta, em 22 de novembro de 1945; a capitão-de-fragata, em 22 de março de 1952; e a capitão-de-mar-e-guerra, em 23 de junho de 1958. Alcançou o almirantado em 25 de dezembro de 1964, nele sendo promovido a vice-almirante, em 6 de junho de 1967, posto no qual passou, a pedido, para a Reserva Remunerada, em 31 de dezembro de 1970.

O 5º ano da Escola Naval, como guarda-marinha aluno, fez a bordo do Navio Auxi-

liar *Vital de Oliveira* (depois navio hidrográfico), entre 17 de janeiro de 1933 e 25 de agosto do mesmo ano.

Seu primeiro embarque como oficial foi no Cruzador *Bahia* (1/9/33 a 24/5/34), quando esteve também destacado para o Navio Auxiliar *José Bonifácio* (17 a 21/11/33). Em sua viagem de instrução, foi para a Inglaterra no navio do Lloyd Brasileiro *Siqueira Campos* (30/5 a 24/6/34), embarcando depois, naquele país, no recém-construído Navio-Escola *Almirante Saldanha* (26/6 a 10/11/34). Ainda como segundo-tenente, embarcou no Navio Auxiliar *José Bonifácio* (futuro navio hidrográfico) (12/11/34 a 5/8/35), seguindo-se o Tênder *Ceará* (8/8/35 a 6/3/36), de onde foi destacado para o Tênder *Belmonte*, de 19 a 30/11/35, para observação de tiro.

Após seu curso de Especialização e Aperfeiçoamento de Máquinas, embarcou no Encouraçado *Minas Gerais* em 11 de janeiro de 1937, permanecendo até 23/6/41, onde, cumulativamente, foi instrutor do Curso de Especialização de Máquinas, em 1938 e 1939.

Seu embarque seguinte foi no Contratorpedeiro *Rio Grande do Norte*, em 23 de junho de 1941, sendo seu imediato por três meses e meio (6/2 a 24/5/43), indo depois para Mato Grosso comandar o Aviso *Oiapoque* (7/7/43 a 19/9/44). Durante o seu comando acumulou, por sete meses, a assistência do comandante Naval de Mato Grosso (16/11/43 a 20/6/44).

Na Escola Naval, como instrutor e comandante de companhia, serviu quase quatro anos (3/11/44 a 28/7/48). Nesse período fez a viagem à Itália conhecida como "Dos Cardeais", a bordo do Navio Auxiliar *Duque de Caxias* (23/1 a 23/3/46).

Seguiu-se a imediatece do Contratorpedeiro *Mariz e Barros* (3/8/48 a 4/2/50), quando foi comandante nomeado por 40 dias (10/11 a 20/12/48); transferiu-se então para

Londres para ser adjunto do adido naval (31/5/50 a 18/1/52). Nesse período foi adido naval interino por um mês (22/6 a 28/7/50) e, cumulativamente, fiscal de construção dos navios para o Serviço de Navegação da Baía do Prata desde 22 de abril de 1950.

Após servir no Estado-Maior por mais de três anos e meio (2/10/52 a 20/3/56), período em que fez o Curso de Comando e Estado-Maior das Forças Armadas na Escola Superior de Guerra, foi nomeado comandante do Navio-Escola *Guanabara* (24/3/56 a 5/8/58). Seguiu, após, para Santa Catarina para ser chefe do estado-maior do comandante do 5º Distrito Naval (10/10/58 a 15/5/59) e capitão dos portos (16/5/59 a 15/1/60).

Voltou à Escola Naval como seu vice-diretor (21/1/60 a 10/3/61) antes de comandar o 1º Esquadrão de Contratorpedeiros (18/3 a 4/12/61) e ser vice-diretor da Escola de Guerra Naval (22/3/62 a 14/7/64) e chefe do estado-maior do comandante-em-chefe da Esquadra (16/7/64 a 14/4/65), quando então foi promovido a contra-almirante em 25 de dezembro de 1964.

Como almirante, seguiram-se o comando da Força Aeronaval (14/4/65 a 2/3/66), uma subchefia do Estado-Maior da Armada (23/5 a 30/6/67), o comando do 7º Distrito Naval – Mato Grosso (25/7/67 a 23/1/69) e o cargo de diretor da Diretoria de Ensino da Marinha (1/7/69 a 16/3/71) período em

que acumulou, por sete meses, a presidência da Comissão de Investigação Sumária da Marinha (3/7/69 a 9/2/70).

Nessa direção, pediu passagem para a Reserva Remunerada (31/12/70), sendo desligado do serviço ativo da Marinha em 16 de março de 1971.

Como almirante, fez o Curso Superior de Guerra da Escola Superior de Guerra (3/3 a 20/12/66). Além desse curso e dos obrigatórios de carreira, fez o curso de Tática Anti-Submarino para comandantes e imediatos (8/5 a 5/6/61) e o de Comando e Estado-Maior Combinado da Escola Superior de Guerra (28/4/55 a 27/1/56).

Em retribuição aos serviços prestados à Marinha e ao Brasil, foi condecorado inúmeras vezes: Medalha Naval do Mérito de Guerra com 1 estrela e de Força Naval do Sul; Ordens do Mérito Naval, do Mérito Militar e do Mérito Aeronáutico, as três no grau de comendador e a Ordem do Mérito de Rio Branco no grau de grande oficial; Medalha do Mérito Tamandaré e Medalha do Serviço Militar de platina com passador de platina, além de duas comemorativas – Cinquentenário da Proclamação da República e Centenário de Nascimento de Rui Barbosa. Foi agraciado também com a Medalha do Mérito Militar de 2ª classe do governo de Portugal.

À família do Almirante Mário Esposel, as condolências da *Revista Marítima Brasileira*.



Tesouros do Fundo do Mar

Moedas de ouro, prata e cobre; porcelana chinesa - verdadeiros tesouros resgatados do fundo do mar. A Marinha do Brasil também se dedica à arqueologia subaquática, e hoje possui um valioso conjunto de peças recuperadas, em diferentes sítios arqueológicos, de embarcações naufragadas na costa brasileira de 1648 a 1916.

O acervo ainda inclui utensílios domésticos, louça e cerâmica, que foram cuidadosamente restaurados; também armamentos – canhões e munição.

As técnicas no trabalho científico de resgate de sítios arqueológicos estão representadas através de diorama em tamanho natural. A Arqueologia Subaquática pode ser vista no Espaço Cultural da Marinha, à Av. Alfred Agache, s/nº – Centro.

Mais informações: (0XX21) 3870-6025/3870-6879.

CARTAS DOS LEITORES

Esta seção destina-se a incentivar debates, abrindo espaço ao leitor para comentários, adendos esclarecedores e observações sobre os artigos publicados. As cartas deverão ser enviadas à *Revista Marítima Brasileira*, que, a seu critério, poderá publicá-las parcial ou integralmente. Contamos com sua colaboração para realizarmos nosso objetivo, que é o de dinamizar a *RMB*, tornando-a um eficiente veículo para idéias, pensamentos e novas soluções, sempre em benefício da Marinha, mais forte e atuante. Sua participação é importante.

A DIREÇÃO

A *Revista Marítima Brasileira* do 4º trimestre de 2002 publicou algumas matérias relacionadas à música: O mar na música de Verdi; Banda Sinfônica do CFN no Teatro Municipal; Jubileu de Prata da Sociedade Oswaldo Cabral; Rinsky-Korsakov, da Marinha Russa; Orquestra Sinfônica da Empresa de Navegação Evergreen e a Orquestra Petrobrás Pró-Música (OPMM).

Como tal enviamos à Orquestra Petrobrás Pró-Música um exemplar e tivemos a satisfação de receber do Diretor Artístico e Regente Roberto Tibiriça a gentil mensagem:

"Muito obrigado pela magnífica revista marítima! Fiquei encantado com o trabalho. Muito obrigado pelas simpáticas palavras a meu respeito e da Orquestra Petrobrás Pró-Música."

Av. Alfred Agache, s/nº – Centro.
Aberto de terça a domingo, de 12h às 17h.
Entrada franca.



Lutei na 2ª Guerra, e hoje dou testemunho da participação do Brasil

Eu sempre gostei de aventuras. Singrar os mares foi o meu destino. Participei de acontecimentos históricos. Estive em ambientes hostis, onde realizei várias missões – de apoio no transporte de tropas e patrulhamento em zona de guerra; também participei de comboios. Tive uma vida repleta de emoções.

Sou um imigrante, mas hoje posso dizer que sou brasileiro. Era um garoto quando cheguei no Brasil, e aqui ajudei a fazer a história desse imenso país em mares distantes. Eu era da Marinha americana, mas em agosto de 1944 vim transferido para a Marinha do Brasil, e com ela lutei na Segunda Guerra Mundial. Quando terminou o conflito, fui trabalhar na Flotilha de Contratorpedeiros, depois no Esquadrão de Avisos Oceânicos, onde continuei a cumprir importantes e diversificadas missões.

O tempo passou, foram 40 anos de atividade. Naveguei 295.405 milhas, 1.423 dias de mar. Mas me sinto ainda jovem, com muito por fazer. Por isso decidi não parar. Claro, tive que me adaptar aos novos tempos, fazer 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.

ERRATA

A FLOTILHA DE SUBMERSÍVEIS E O LEVANTE DO ENCOURAÇADO *SÃO PAULO* (RMB 1º/03 – páginas 101 a 139)

Na cronologia da página 102 as expressões corretas são:

- 05/07/1924 – Revolução de Isidoro
- 13/07/1924 – Levante da Flotilha do Amazonas
- 21/10/1924 – 2h da madrugada – Início planejado da Conspiração Protógenes
- 04/11/1924 – pela manhã – Levante do Encouraçado *São Paulo*
- 05/11/1924 – 21h04 – Encouraçado *Minas Gerais* suspende com vários navios, para o sul

REVISTA DE REVISTAS

COLABORADORES

VA (Ref ^o)	Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
CMG (Ref ^o)	Milton Sergio Silva Corrêa
CMG (Ref ^o)	Alberto do Valle Rosauro de Almeida
FC	Deolinda Oliveira Monteiro

SUMÁRIO

EDUCAÇÃO

CENTRO DE INSTRUÇÃO

Centro de Instrução de Marítimos de Companhia de Navegação (263)

FORÇAS ARMADAS

FRAGATA

Programa europeu de onze fragatas (264)

NOMES

Yamamoto, Ysoroku (266)

PODER MARÍTIMO

LOIDE BRASILEIRO

Lloyd Brasileiro – Participação na Segurança Nacional (266)

POLÍTICA

POLÍTICA DOS ESTADOS UNIDOS

É tempo de moderarmos nosso excessivo intervencionismo (268)

PSICOSSOCIAL

MÚSICA

Maestro Eleazar de Carvalho (268)

CENTRO DE INSTRUÇÃO DE MARÍTIMOS DE COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO

Em 12 de fevereiro, em um jantar de gala no Painted Hall do Royal Navy College, Greenwich, London, várias figuras proeminentes da indústria naval reuniram-se para a apresentação do Prêmio da Lista de Excelência Marítima do Lloyd.

O prêmio por Excelência no empenho em Treinamento e Educação foi conferido ao armador da Taiwan, Evergreen Marine Corporation. Slin Yeh, Presidente da Evergreen UK Ltda, recebeu o troféu das mãos de Harald Seibecke, gerente de área, Benelux & North West Europe, Germanischer Lloyd, patrocinadores desse prêmio.

A Evergreen tem tido uma longa história de dedicação a treinamento e educação dos seus marítimos. Por muitos anos, Taiwan treinou seus oficiais em faculdades e universidades em terra como parte do sistema educacional da nação. Em 1977, o fundador da Evergreen, Chang Yung-fa, fundou um "Merchant Ship Hall", arquitetado como a superestrutura de um navio, na Universidade de Tamkang. Desses estudantes universitários era esperado que passassem algum tempo no mar e, nos primeiros dias, a Evergreen providenciou lugares para cadetes em seus navios. Em 1979 Chang deu um passo adiante e comprou um navio especificamente para servir como navio-escola. Apropriadamente, ele foi batizado como *Ever Training*. Em 1985 a ele se juntou o *Ever Trust*, antigo *Ever Safety*, que tinha sido transformado num porta-contentores de 440 TEU, com acomodações para 200 cadetes.

Nos anos 80 a frota da Evergreen expandiu-se e, ao final da década, a companhia havia se tornado a maior proprietária de porta-contentores. Embora duas outras

operadoras de contentores (criadas através de fusão) atualmente controlem frotas maiores (inclusive tonelagem de frete), o Grupo Evergreen ainda é o maior proprietário de porta-contentores do mundo.

Entretanto, a educação pública de marítimos em Taiwan tem sido bastante reduzida e, atualmente, há apenas uma universidade que oferece cursos para cadetes marítimos. O *Ever Training* – após 63 anos transportando 1.668 cadetes – e o *Ever Trust* foram sucateados, mas a Evergreen ainda providencia vagas para estudantes taiwaneses fazerem dias de mar em 20 a 25 navios que recebem dois ou três cadetes cada, durante o período letivo de julho-janeiro/fevereiro.

Em 2001/2, a nova companhia Evergreen do Reino Unido, Hatsu Marine, arrendou cinco porta-contentores *post-panamax* de bandeira britânica e, em 2002, os primeiros dois cadetes britânicos foram embarcados em navios do Grupo Evergreen.

Confrontada com a escassez de facilidades para treinamento em Taiwan, a Evergreen decidiu construir seu próprio Centro Evergreen de Treinamento Marítimo (Evergreen Seafarer Training Center), inaugurado em agosto de 1999. Foi concebido com três metas específicas, a saber:

- aprimorar as habilidades profissionais dos tripulantes do Grupo Evergreen;
- reduzir os riscos de acidentes ou de poluição no ambiente marinho;
- atuar em conformidade com os regulamentos internacionais como o Código STCW95 (Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers), o Código ISM (International Safety Management) e padrões que regulam as inspeções de segurança portuária.

Antes da inauguração desse novo Centro, a Evergreen havia treinado seu pessoal em várias faculdades de Taiwan. Entretanto, a companhia percebeu que essas facilidades estavam superlotadas e que seus marítimos não conseguiam tempo suficiente de treinamento em simuladores como desejado pela Evergreen. Construindo seu próprio estabelecimento de treinamento, pôde a Evergreen exercer total controle sobre seu cronograma de programas de treinamento e, ainda mais, criar uma facilidade na medida de suas necessidades. A qualquer momento, até 120 marítimos podem ser encontrados cursando no Centro.

O Centro está também desempenhando papel-chave na capacitação de oficiais experientes da Evergreen para que obtenham certificados do Reino Unido e, assim, possam tripular novos navios registrados no Reino Unido¹.

Muitos visitantes do Centro têm elogiado tanto a *hardware* como a qualidade dos programas de treinamento. Maurice Storey,

gerente-geral da UK's Maritime and Coastguard Agency, declarou abertamente à Lista do Lloyd que o Evergreen Seafarers Training Center era simplesmente uma das melhores facilidades que ele já tinha visto em qualquer lugar do mundo. Considerou, ainda, que ele ter sido dedicado aos requisitos de uma única companhia o fazia particularmente extraordinário.

O aumento dos requisitos da Evergreen significa que inicialmente apenas o pessoal do Grupo estava sendo treinado, mas a Evergreen agora abriu suas portas a outras companhias. Ainda mais, inaugurou facilidades de treinamento no Vietnã e nas Filipinas, países que ser tornaram especificamente equipados para oferecer aos seus marítimos oportunidade de treinamento para oficiais de convés ou de máquinas.

Outros detalhes pelo E-mail: info@dunelmpr.co.uk ou Website: www.dunelmpr.co.uk (Nota à imprensa da Dunelm Public Relations, Londres, de 19/2/2003).

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<EDUCAÇÃO> /; Ensino Profissional Marítimo /; Centro de Instrução /; Empresa de Navegação; Rev & Rev;

PROGRAMA EUROPEU DE ONZE FRAGATAS

Revista General de Marina, dez./2002, p. 741-755

Contra-Almirante Manuel Jesús Díaz Mateos

As Marinhas da Alemanha, Holanda e Espanha receberam em 2002 as três primeiras fragatas de uma série de 11, conforme o programa cooperativo europeu TFC – Trilateral Frigate Cooperation, desenvolvido nos primeiros anos da década de 90.

A 19 de setembro de 2002, onze dias antes do prazo contratual, foi feita a entre-

ga oficial à Armada espanhola da Fragata *Álvaro de Bazán* – F-101, totalmente acabada e operativa.

A Marinha da Holanda recebeu a *Zeven Provinciën* no primeiro trimestre e a Alemanha, a *Sachsen*, no dia 31 de outubro.

Opina o autor que, sem a flexível estrutura do Programa TFC e a razoável mútua

1 N.A.: Como Taiwan não é membro das Nações Unidas, Certificados de Competência Equivalente não são disponíveis para oficiais taiwaneses.

competência interna, as fragatas não teriam alcançado o êxito atual e cumprido os prazos estabelecidos. Atribui-se à complexa organização uma das causas do fracasso do Programa *Horizon*, entre a Itália, a França e a Inglaterra, com a mesma finalidade do TFC.

Apesar dos esforços das três Marinhas no Programa TFC, a fase inicial de "Avaliação da Necessidade Operativa" teve duração de cerca de 12 anos, excessiva na opinião do autor e que os futuros contratadores dos Estados Unidos devem reduzir pela metade.

Projeto

As Marinhas adotaram procedimentos distintos para a fase de projeto: enquanto a Holanda optou por assumir o encargo com seus técnicos (cerca de 250 pessoas) e receber o apoio de numerosos laboratórios e empresas (cerca de 200 contratos), a Alemanha e a Espanha estabeleceram, cada uma, acordo com um único contratado – o consórcio ARGE-124 para a Alemanha e o Bazán (atualmente Izar) para a Espanha.

O autor apresenta uma tabela comparativa mostrando as principais diferenças entre os projetos, ressaltando que sempre se considerou o navio como um sistema único com aplicação essencial e que foi praticado entre os contratados principais o intercâmbio de informações, com ampla e flexível coordenação, visando especialmente à eficácia e à questão custo-benefício.

É observado na tabela de comparação que vários itens são diferentes, como por exemplo: deslocamento – 6.044, 5.600 e 5.900 toneladas; tripulação – 204, 255, 250; canhão – Oto Nelara 127 mm, Oto Nelara 76 mm e MK-45 Mod. 2 – 127 mm, para, respectivamente, as fragatas holandesa, alemã e espanhola, resultando o custo de cada fragata em 1.800, 2.000 e 1.700 milhões de euros.

Estrutura e forma

Os onze navios mantêm a clássica estrutura longitudinal, utilizando aço de alta resistência, reduzindo-se espessuras e, portanto, peso de aço. Os projetos holandês e alemão usam normas nacionais e comerciais; as F-100 espanholas utilizam as normas americanas, tanto para a estrutura como para condições de estabilidade.

Também houve diferenças no estabelecimento da estanqueidade transversal.

Foram mantidas as configurações de costados retos e o prolongamento da superestrutura ligeiramente inclinada para melhoria da seção radar.

Sistema de combate

Ainda que as onze fragatas sejam antiaéreas e tenham requisitos semelhantes, os programas apresentam divergências acentuadas entre as soluções APAR (alemã e holandesa) e AEGIS (espanhola), conquanto ambas sejam centralizadas em um radar multifunção.

O autor analisa com detalhes o sistema de combate, o segmento antiaéreo, o sistema infravermelho e a defesa de ponto e de área, entre outros itens.

Manutenção e evolução tecnológica

Considerando a vida operativa de 30 anos, o autor estimou o custo de manutenção entre 14 e 20 milhões de euros por fragata/ano. As políticas adotadas pelas Marinhas não são iguais no que tange à manutenção de suas unidades.

Em programas tão complexos, caros e de tanta duração – mais de 15 anos desde que se iniciam os programas até que se entregue a última fragata –, é razoável questionar se estes navios são realmente modernos e se estão contempladas as evoluções tecnológicas.

Com essas propostas, o autor analisa com detalhes alguns pontos e conclui:

– são fragatas polivalentes e de avançada tecnologia e podem continuar sendo as mais modernas das forças ocidentais durante sua longa vida operativa;

– foi o programa naval de maior envergadura na Europa – cerca de 5.500 milhões de euros –, demonstrando ser possível solucionar programas complexos;

– as fragatas podem contribuir para a estabilidade na Europa e (ousa afirmar), no mundo.

☞ CLASSIFICAÇÃO ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> /; Fragatas /; Construção Naval /; Poder Naval estrangeiro /; Rev & Rev;

O FIM DO ALMIRANTE YAMAMOTO

Revista do Clube Naval, 1^o trim./2003, p.16-25

Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref.) Amadeu Martire Filho

O autor relata os acontecimentos que, durante a Segunda Guerra Mundial, culminaram com a morte do Almirante Isoroku Yamamoto em 18 de abril de 1943, em Bougainville, arquipélago das Ilhas Salomão, na Oceania.

O artigo ressalta a personalidade de Yamamoto, em que estão presentes as tradicionais qualidades de um samurai: lealdade, honra, coragem, auto-sacrifício e destemor ante a morte. O Almirante era reverenciado como o maior herói japonês vivo.

Após breve relato sobre o início da vida de Yamamoto e do ataque a Pearl Harbour, é abordado o esforço empreendido pelos americanos para decifrar os códigos secretos japoneses. A partir de abril de 1942, a equipe

de inteligência começa a “ler” algumas palavras das mensagens nipônicas codificadas e trabalha para obter, logo em seguida, outras informações, que resultariam em expressiva vitória dos Estados Unidos na Batalha de Midway (perda japonesa de quatro navios-aeródromos, um cruzador, 250 aviões de combate e 3.500 homens, contra a perda americana de um navio-aeródromo, um contratorpedeiro, 150 aviões e 307 homens).

Os decodificadores obtêm acesso a uma mensagem que detalha uma viagem de inspeção de Yamamoto às bases navais de Rabaul e Buin, esta na Ilha de Bougainville. Com base nessas informações, é preparada a operação para interceptação e ataque ao avião de Yamamoto.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<NOMES> /; Yamamoto, Isoroku /; Segunda Guerra Mundial /; Marinha do Japão /; Rev & Rev;

LLOYD BRASILEIRO – PARTICIPAÇÃO NA SEGURANÇA NACIONAL – PARTE III (FINAL)

Diário de bordo (Brasil), ago, set, out/2002, p.6

Capitão-de-Longo-Curso Jorge Gomes

Relembramos mais uma vez que entre muitas outras realizações do Lloyd para o interesse nacional podemos destacar, desde o seu início, a formação profissional dos marítimos brasileiros em seus

navios, de forma organizada e sistemática, principalmente dos seus oficiais de náutica e de máquinas. Por decreto, “obriga-se a concessionária a facilitar, quanto possível, a prática em seus navi-

os aos alunos de escolas nacionais de pilotagem e de máquinas e a manter, gratuitamente, em um de seus vapores de carga uma escola de pilotos, organizada segundo os modelos idênticos de companhias estrangeiras de navegação”.

Outro ponto marcante: durante a Segunda Guerra Mundial, de um total de 502 marítimos mortos por ataque de submarinos, 336 eram do Lloyd Brasileiro, que perdeu torpedeados 20 navios.

Considerando apenas as perdas do Lloyd Brasileiro, tivemos as seguintes baixas:

Navios	Tripulantes mortos
<i>Cahedelo</i>	54
<i>Cairu</i>	47
<i>Parnaíba</i>	07
<i>Comandante Lira</i>	02
<i>Gonçalves Dias</i>	06
<i>Tamandaré</i>	04
<i>Barbacena</i>	06
<i>Baependi</i>	55
<i>Aníbal Benévolo</i>	67
<i>Osório</i>	05
<i>Lages</i>	03
<i>Apalóide</i>	05
<i>Afonso Pena</i>	33
<i>Tutóia</i>	07
<i>Pelotaslóide</i>	05
<i>Bagé</i>	20
<i>Campos</i>	10

Terminada a luta do Lloyd na Segunda Guerra, a empresa estava com sua frota bastante desfalcada. Começava, então, uma nova fase, que seria a de reerguer a tonelagem de navios. Foram recebidos navios do tipo “bomba” e “mula manca”. A empresa deu continuidade ao seu trabalho de manter equilibrada a balança de fretes, participando de convênios e de linhas para o Oriente, Costa Leste (América e Canadá), Costa Oeste através do canal do Panamá, Norte da Europa, Mediterrâneo e Costa Oeste da África, além da América do Sul, nos oceanos Atlântico e Pacífico.

Era a nossa bandeira tremulando na popa de modernos navios em quase todos os portos do mundo.

Manteve a tradição no transporte de passageiros com o recebimento dos transatlânticos *Ana Nery*, *Rosa da Fonseca*, *Princesa Leopoldina* e *Princesa Isabel*, oriundos da extinta Companhia Nacional de Navegação Costeira.

Em 1967 retornou à situação de Sociedade Anônima, com o Governo Federal na qualidade de acionista majoritário e passou a ser mais uma estatal de navegação, nos moldes da Petrobras e Vale do Rio Doce.

A crise econômica que veio recair sobre todas as nações, principalmente as do terceiro mundo, onde se situa o Brasil, levou o Lloyd a conviver com uma difícil situação financeira, acarretando modificações e reestruturação em sua administração.

Mais uma vez o nosso Lloyd se fez presente como vanguarda operosa de transporte de nossas mercadorias de exportação e importação, carregando divisas para a nossa balança comercial.

Dividiu linhas com outras empresas brasileiras e operou em *joint ventures*, permitindo que o capital privado nacional, democraticamente, participasse do comércio marítimo internacional.

Era a bandeira do Lloyd, seu renome na navegação de longo curso, a confiança dos exportadores e importadores na eficiência dos homens que administravam a empresa e a boa qualidade de seus funcionários e marítimos que contribuíam de maneira sólida e incontestável para o crescimento econômico do Brasil.

O Lloyd Brasileiro deu a sua parcela de trabalho. Que todos o imitem e teremos uma grande Nação.

Isso é Segurança Nacional.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO> /; Lloyd Brasileiro /; Segurança /; Rev & Rev;

É TEMPO DE MODERARMOS NOSSO EXCESSIVO INTERVENCIONISMO

Naval War College Review, Outono 2002 – nº 4, p. 76-82

Dong Bandow

O autor é um dos membros seniores do Instituto Cato de Washington, DC, Estados Unidos e recebeu um diploma J.D. da Universidade de Stanford. Foi um assistente especial do presidente Ronald Reagan e editor do jornal *Inquiry*. Entre seus recentes trabalhos inclui-se “Combatendo a guerra contra o terrorismo: forças de elite, sim, conscritos, não” (Cato Analysis 314). Bandow é colunista sindicalizado e colaborador de importantes jornais e frequentemente faz palestras.

Neste artigo ele defende a posição de que o país deve abandonar sua estratégia de intervenção, a não ser que a ameaça interfira com os seus reais interesses ou seu território.

Continuando, julga que a estratégia contra o terrorismo é inteiramente diferente.

Complementa declarando que o intervencionismo americano propicia que seus próprios aliados descurem de sua segurança, necessária para coibir ameaças de seus vizinhos ou pretensos inimigos, como são os casos do Japão, Coreia do Sul e Formosa.

Bandow termina o artigo identificando que o mundo é um local confuso e será sempre confuso. Nem todas estas confusões serão resolvidas e os Estados Unidos não deverão resolvê-las. Os Estados Unidos podem e devem continuar a ser a maior potência do mundo, mas não mais da maneira como estão sendo, onipotentes e onipresentes com o envolvimento internacional que hoje praticam”.

Há obviamente riscos em manter tal posição, mas também há riscos em impor a sua vontade em todo o mundo.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<POLÍTICA> /; Política dos Estados Unidos /; Direito de intervir /; Estratégia /; Rev & Rev;

MAESTRO ELEAZAR DE CARVALHO

O Farol – outubro/2000, p.8

Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o) Gérson Fleischhauer

O articulista relata uma parte da história do Maestro Eleazar de Carvalho, regente e professor da Escola Nacional de Música. Gérson Fleischhauer é fundador e presidente da Sociedade Oswaldo Cabral e este, por sua vez, foi professor de Eleazar de Carvalho. A seguir, transcrevemos parte do texto do Comandante Fleischhauer.

“Eleazar Segundo Afonso de Carvalho nasceu em Iguatu (CE), filho de um capitão da Polícia Militar do Ceará, em 28 de junho de 1912 e foi, além de compositor e regente de fama internacional, um exemplo de per-

sonalidade, de força de vontade, de coragem e de nacionalismo.

Honrou muito o Brasil e o meio militar de onde proveio. Foi fuzileiro naval, muito cioso de sua farda, que ostentava com orgulho quando freqüentava a Escola Nacional de Música da Universidade do Brasil.

Seguiu uma tradição mundial. Grandes músicos provieram da caserna. Franz Lehar, autor da mais célebre opereta, “A Viúva Alegre”, foi maestro de banda do exército austríaco. John Phillip Souza, autor de tantas marchas de fama mundial, foi regente da

banda do Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos. Mussorsky teve sua origem nas Forças Armadas. Rimski Korsakov foi oficial da Marinha russa. São muitos os exemplos em todas as partes do mundo.

Terminada sua vida militar, Eleazar empregou-se na orquestra do Cassino da Urca, no Rio de Janeiro. Em 1934, diplomou-se no Instituto Nacional de Música. Em 1939 regeu a ópera de sua autoria "O Descobrimento do Brasil", no Teatro Municipal do Rio de Janeiro.

Em 1940, recebeu o diploma de maestro ao concluir o Curso Superior de Composição e Regência, na Escola Nacional de Música da Universidade do Brasil, onde, posteriormente, tornou-se professor. Em 1941, regeu a ópera "Tiradentes", de sua autoria, no Teatro Municipal do Rio de Janeiro.

Tempos depois, com o fechamento do Cassino da Urca pelo governo, a indenização recebida deu-lhe condições de viajar para os Estados Unidos, em 1946, quando já era o principal maestro da Orquestra Sinfônica Brasileira. Ao despedir-se dos colegas músicos, afirmou com muita convicção e serenidade: 'Vou reger a melhor orquestra que houver nos Estados Unidos, ou então volto.'

Naquele país, foi apresentado ao maestro Eugene Ormandy, regente da Orquestra Filarmônica de Filadélfia, pelo médico sanitarista brasileiro Alberto Carneiro, que estagiava na cidade de Nova York. O maestro Ormandy recebeu-os muito mal, chegando a sugerir o regresso imediato de Eleazar, alegando que o mesmo deveria iniciar suas pretensões no Texas ou no Arizona e, talvez, depois de uns 20 anos se habilitasse a reger aquela orquestra.

Eleazar, que não sabia falar inglês, pediu ao intérprete que dissesse ao arrogante e descortês maestro: 'Não vou para o Texas nem para o Arizona e muito menos esperar 20 anos'. Estava muito difícil o seu começo, mas não desanimou.

Todos os anos, por ocasião do verão, ele tinha conhecimento de que o Berkshire abria inscrições para candidatos a um curso com duração de oito semanas. Quando foi ao local, foi avisado de que as inscrições já estavam encerradas por excesso de candidatos. Usou um 'jeitinho brasileiro' afirmando que tinha uma recomendação do nosso governo. Dessa maneira, teve acesso ao compositor Aaron Copland, secretário do curso, que o apresentou ao maestro Sergey Koussevitzky, regente da famosa Orquestra Sinfônica de Boston, quando implorou que lhe desse a chance de reger aquela orquestra apenas por cinco minutos ou, na pior das hipóteses, autorizasse sua participação no curso como ouvinte.

No dia seguinte, foi avisado para que escolhesse a partitura porque o seu pedido de regência fora atendido. Eleazar lembrou que o examinado era ele e que o mestre escolhesse a partitura. Apresentada "A Grande Páscoa Russa", de Rimsky-Korsakov, deu apenas uma rápida olhadela, devolvendo-a de pronto. Ao espantado diretor do curso, que, por instantes, pensou que tinha desistido, confidenciou: 'Esta eu sei de cor!'

Durante a execução, Koussevitzky interrompeu a regência e disse-lhe: 'A sua regência está cheia de erros', acrescentando, no entanto: 'Quando o senhor ergueu o braço, eu vi que estava diante de um verdadeiro *chef d'orchestre*.'

Confirmei pessoalmente esses fatos muito interessantes junto ao maestro Eleazar de Carvalho por ocasião de um almoço oferecido em sua homenagem, na sede do Comando do Corpo de Fuzileiros Navais, no Rio de Janeiro.

Em 1947, com Leonard Bernstein, na condição de assistente convidado do mestre, regeu a Orquestra Sinfônica de Boston executando com grande êxito a "Sinfonia Fantástica", de Berlioz. Para este evento

não deixou de enviar dois convites para o Maestro Ormandy, acompanhados de um bilhete: 'Não fui para o Texas nem para o Arizona, nem esperei 20 anos'.

Este mesmo lembrete foi novamente enviado àquele maestro quando, por ausência dele e pelo impedimento por doença do seu substituto oficial, maestro Charles Munch, coube a Eleazar de Carvalho assumir a regência da Orquestra Sinfônica de Filadélfia em memorável audição naquela cidade.

A sorte também o ajudou a conquistar a Europa. Em virtude de enfermidade do grande Koussevitzky, foi enviado a Bruxelas para cumprir contrato anual em seu lugar. Levava consigo a mensagem: 'Este é o meu filho artístico. Ele me substituirá. Se não agradar como regente, pagarei as multas por minha falta. Se agradar, renovem com ele o meu contrato.' Por anos seguidos, Eleazar voltou a Bruxelas. De Bruxelas ganhou a Europa, regendo todos os anos as mais importantes orquestras.

Em 1951, com a morte de Koussevitzky, sucedeu-lhe no Berkshire Music Center, em Tanglewood.

Em 1952, conquistou a posição de maestro titular da Orquestra Sinfônica Brasileira.

Em 1956, estreou no Festival de Berlim, prova de fogo dos grandes regentes, em que só os grandes maestros conseguem reger a Filarmônica de Berlim. Regeu-a, igualado a Herbert von Karajan, nos festivais de 1956 a 1969!

Foi diretor musical e regente da Orquestra Sinfônica de Saint Louis, regente titular da Pro-Arte Symphony Orchestra

(Hempstead, Nova York), professor da South Florida University (Tampa, Flórida) e da Juilliard School of Music (Nova York). Ocupou também o cargo de diretor artístico e regente titular da Orquestra Sinfônica Estadual de São Paulo.

Possuía o diploma de doutor em Música, conferido pela Washington University (St. Louis, Missouri) e o de doutor em Letras e Humanidade (LHD) da Hofstra University (Hempstead, Nova York).

Das várias condecorações recebidas, a de que mais se orgulhava era a da Ordem do Mérito Naval, a que costumeiramente se referia: 'É a minha promoção na Marinha brasileira'. Na nossa Marinha, ele teve como grandes mestres os maestros Francisco Braga e Osvaldo Cabral.

De regresso ao Brasil, já famoso e admirado no mundo todo, certa vez disse: 'Voltei para ajudar a salvar a música brasileira, educar musicalmente o povo e, principalmente, a juventude'. Tempos depois, desiludido no seu propósito, retornou ao exterior, exprimindo toda a sua amargura com esta sentença: 'Desta vez só tenho a passagem de ida.'

Foi um dos maiores regentes brasileiros de todos os tempos. Entre os seus alunos que ocupam posições de destaque na atualidade destacamos, Serji Ozawa, do Japão; Cláudio Abbado, da Itália e Zubin Metha, da Índia. Sua gratidão ao mestre russo Koussevitzky, que lhe deu a mão, está expressa no nome de seu filho: Sergey.

BIBLIOGRAFIA

1. ALMEIDA, Octávio Ferraz Brochado de, Vice-Almirante (coord.). *Eleazar de Carvalho - De jovem fuzileiro naval a regente internacional*. Diretoria do Pessoal Civil da Marinha.
2. DICIONÁRIO DE ÓPERA CHARLES OSBORNE. Editora Guanabara, 1987.

☞ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PSICOSSOCIAL> /; Música /; Carvalho, Eleazar de /; Rev & Rev;

NOTICIÁRIO MARÍTIMO

Esta seção destina-se precipuamente a divulgar os eventos importantes da Marinha do Brasil e das Marinhas do exterior, dar aos leitores inativos informações sobre a Marinha da atualidade e permitir aos pesquisadores do futuro visualizar a Marinha de outrora.

Colaborações serão bem-vindas, em forma de notícias sobre eventos ocorridos em suas OMs, como exercícios, operações, formaturas, comemorações, se possível ilustradas com fotografias.

SUMÁRIO

ADMINISTRAÇÃO

COMEMORAÇÃO

- Aniversário da Batalha Naval do Riachuelo (278)
- Aniversário do Patrono das Bandas de Música (275)
- Aniversário do Serviço de Documentação da Marinha (276)
- Dia da Vitória (276)
- Jubileu de Prata do 1º Esquadrão de Helicópteros de Ataque (281)

CONDECORAÇÃO

- Mérito Naval para o Presidente da República e para o Ministro da Defesa (282)

CERTIFICADO DE QUALIDADE

- Certificado de Qualidade para o CASNAV (286)

HOMENAGEM

- Inauguração do Aeroporto Comandante Luiz Carlos de Oliveira (287)
- Inaugurado no CIAGA o busto do Almirante Berutti (287)

ORGANIZAÇÃO

- Reestruturação da Força de Fuzileiros Navais (290)

POSSE

- Assunção de cargos por Almirantes (290)
- Diretor da Escola de Guerra Naval (291)

ATIVIDADES MARINHEIRAS**MODELISMO NAVAL**

- Réplica do Navio Veleiro *Cisne Branco* (293)

OCEANOGRAFIA

- Navio-Oceanográfico *Antares* realiza Comissão Oceano Sueste-II (293)

CIÊNCIA E TECNOLOGIA**ESTUDO DO OCEANO**

- Monitoramento de ondas on-line (294)
- Sistema de Observação dos Oceanos (294)

CONGRESSOS**CONCLAVE**

- Jornada de Enfermagem Militar (294)
- Jornadas do Mar-2000 – Aspirantes premiados (295)

PALESTRA

- Corpo de Fuzileiros Navais: Suas raízes (296)

SIMPÓSIO

- Simpósio anual de Comunicações Navais (297)

EDUCAÇÃO**ENSINO PROFISSIONAL MARÍTIMO**

- CIAGA inaugura Centro de Treinamento de Apoio Marítimo (297)

FORÇAS ARMADAS**ADESTRAMENTO**

- Batalhão Logístico em adestramento com novas viaturas Unimog (298)

AVIAÇÃO NAVAL

Esquadrão VF-1 alcança marca de 2.000 horas de voo (298)

CAPITANIA DO PORTO

Leilão de embarcações e inspeção naval (299)

NAVIO-AERÓDROMO

Minas Gerais à venda na internet (299)

OPERAÇÃO

Aspirantex-03 (300)

Sarsub (301)

HISTÓRIA

DESCOBRIMENTO DO BRASIL

O achamento do Brasil (303)

INFORMÁTICA

COMPUTADOR

Do Fortran... à Internet (306)

PODER MARÍTIMO

MENTALIDADE MARÍTIMA

Mentalidade marítima e o Projeto Navegar em Florianópolis (307)

PSICOSSOCIAL

ASSISTÊNCIA SOCIAL

Jovens carentes se tornam fuzileiros mirins (307)

LITERATURA

Homem ao Mar (308)

Kursk – O orgulho perdido da Rússia (311)

Lançamento de livro do Comandante Leonam dos Santos Guimarães (313)

MÚSICA

Banda Sinfônica do CFN se apresenta no Teatro Municipal (314)

Riachuelo – Poema Sinfônico de Oswaldo Cabral (280)

PINTURA

A Marinha de Carlos Balliester (316)

SAÚDE

MEDICINA DE AVIAÇÃO

Medicina de Aviação (317)

VALORES

HINO NACIONAL

Para entender o Hino Nacional Brasileiro (317)

VIAGENS

VISITA DO MINISTRO

Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo recebe ministros (319)

Visita do Ministro da Defesa à Amazônia Ocidental (315)

ANIVERSÁRIO DO PATRONO DAS BANDAS DE MÚSICA DA MARINHA

No dia 15 de abril de 2003, pela 19ª vez consecutiva, membros da Sociedade Oswaldo Cabral e convidados compareceram ao Cemitério São Francisco de Paula, no Catumbi, na cidade do Rio de Janeiro, para lembrar o 135º aniversário de nascimento do Maestro Francisco Braga, patrono das bandas de música da Marinha.

Seguindo a tradição, a solenidade consistiu de uma romaria aos túmulos de **Francisco Manoel da Silva**, autor do Hino Nacional; **Leopoldo Américo Miguez**, autor do Hino da Proclamação da República; **Antônio Francisco Braga**, autor do Hino à Bandeira, e ao de **Oswaldo Passos Cabral**, titular da Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais por 37 anos.

Diante de cada uma das sepulturas, o presidente da Sociedade Oswaldo Cabral, Capitão-de-Mar-e-Guerra Gerson Fleischhauer, disse algumas palavras sobre a vida e a obra do homenageado e convidou todos a cantarem o hino que foi por ele composto, acompanhados da banda de música da Escola Naval.

A cerimônia contou com a presença de oficiais da Marinha, civis ligados ao meio musical e do administrador do cemitério.

Em frente ao túmulo de Francisco Braga, por ser a sua data natalícia, além do Hino à Bandeira foram tocados o dobrado *Barão de Rio Branco*, de sua autoria em parceria com Oswaldo Cabral, e a canção *Parabéns*, de Villa-Lobos.

A seguir, alguns dados biográficos dos homenageados:

- **FRANCISCO MANOEL DA SILVA** nasceu no Rio de Janeiro em 21 de fevereiro de 1795 e faleceu na mesma cidade em 18 de dezembro de 1865. Além de compor o Hino Nacional, deu continuidade ao ensino musical no

Brasil no período que sucedeu ao retorno de D. João VI a Portugal (1821), passando pela abdição de D. Pedro I (1831), até o aparecimento de Carlos Gomes (1860). A grande materialização dos seus esforços foi a criação do Conservatório do Rio de Janeiro, em 13 de agosto de 1848.

- **LEOPOLDO AMÉRICO MIGUEZ** nasceu em Niterói, no Estado do Rio de Janeiro, em 9 de setembro de 1850, vindo a falecer no Rio de Janeiro em 1902.

É conhecido pelos brasileiros por ser o autor do Hino da Proclamação da República. Foi como reorganizador e administrador do velho Conservatório de Francisco Manoel e reformador dos métodos de ensino musical no Brasil que recebeu o seu maior mérito. O auditório da Escola de Música da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) tem o seu nome.

- **ANTÔNIO FRANCISCO BRAGA** nasceu em 15 de abril de 1868 no Rio de Janeiro, onde faleceu em 14 de março de 1945.

De 1890 a 1900, projetou o Brasil na França, na Alemanha e na Itália. De 1903 a 1937, formou gerações de músicos brasileiros no Instituto Nacional de Música (Escola Nacional de Música nos últimos dois anos daquele período, atualmente Escola de Música da UFRJ). De 1909 a 1931, foi professor e instrutor das Bandas de Música do Corpo de Marinheiros Nacionais e do Regimento Naval.

- **OSWALDO PASSOS CABRAL** nasceu em Taperoá, na Bahia, em 5 de fevereiro de 1900 e faleceu no Rio de Janeiro em 1º de agosto de 1991.

Foi professor e regente da Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais por 37 anos (1933-1970), autor do poema sinfônico *Riachuelo* e detentor das medalhas do Mérito Tamandaré e do Mérito Naval. Na Academia Nacional de Música, ocupou a cadeira nº 41. Em 1977, inspirou a criação da Sociedade Oswaldo Cabral.

ANIVERSÁRIO DO SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Por ocasião do 60º aniversário do Serviço de Documentação da Marinha, foi emitida pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Luiz Henrique de Azevedo Braga, diretor deste Serviço a Ordem do dia nº 01 de 8 de junho, que abaixo transcrevemos:

“Era 1943, tempos de guerra, de sonhos que partiam em tantas batalhas; mas também de novos sonhos que começavam a tomar forma, confirmando o espírito de renovação que sustenta o homem, fazendo-o transformar a mais árida realidade em esperança. Naquele ano, marcado por tantos eventos no cenário mundial, um novo sonho germinava no coração da Marinha do Brasil. Criava-se o Serviço de Documentação da Marinha, em 8 de junho de 1943, tendo por objetivo preservar para as gerações futuras uma parte importante da nossa história, a memória marítima e naval brasileira. Lançava-se, assim, uma semente que daria muitos e muitos frutos.

Nessas seis décadas de atuação, o SDM alargou as suas fronteiras, ampliou suas atividades, tornando-se o Complexo Cultural da Marinha, formado pelo Arquivo e Biblioteca da Marinha, Espaço Cultural, Navio-Museu *Bauru*, Submarino-Museu *Riachuelo*, Rebocador *Laurindo Pitta*, a famosa Ilha Fiscal e o Museu Naval, sendo também uma editora, publicando várias obras, como a *Revista Marítima Brasileira*

ra. Com um olhar metucioso no passado, o SDM acumula 60 anos de experiência, sem perder de vista o futuro.

Embora enfrentando limitações de recursos em virtude da conjuntura econômica do país, o Serviço de Documentação, tem com criatividade, driblado os obstáculos, buscando a execução inclusive de novos projetos. Determinação não falta, afinal, ele surgiu em tempos difíceis, mas com raízes fortes cresceu e sustentou-se firme no decorrer das mudanças históricas.

Aos 60 anos de experiência, aliam-se a determinação, a coragem, o dinamismo de todos aqueles que passaram e que estão no SDM. Ao difundirmos a importância de se preservar a memória histórica do Brasil, estamos assegurando para nós, para nossos filhos, para todas as outras gerações, um futuro, que só é possível pela defesa da soberania do nosso país. É preciso mergulhar nas nossas origens, para reconhecemos os caminhos do nosso destino como nação. E isto é o que fazemos. A participação e o empenho de cada um faz a diferença, aumenta a credibilidade da nossa instituição perante a sociedade. Como cada um de nós, o SDM é feito de grandes e de pequenos sonhos, os quais tornam o homem maior. Continuemos firmes na realização de nossos sonhos. Parabéns SDM!” (*Bono Especial* nº 367, de 8 de junho de 2003)

DIA DA VITÓRIA

Foi comemorado, em 8 de maio último, o Dia da Vitória, lembrando a rendição da Alemanha e a vitória dos Aliados na Segunda Guerra Mundial, há 58 anos. A cerimônia do Dia da Vitória foi realizada no Monumento aos Mortos na Segunda Guer-

ra Mundial, no Rio de Janeiro. Na ocasião, foi lida ordem do dia alusiva à data assinada pelos comandantes das três forças armadas do Brasil: **Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho**, da Marinha; **General-de-Exército Francisco Ro-**

berto de Albuquerque, do Exército; e **Tenente-Brigadeiro-do-Ar Luiz Carlos da Silva Bueno**, da Aeronáutica. A seguir, publicamos ordem do dia na íntegra:

“Oito de Maio.

É tempo de resgatar do passado o Dia da Vitória para reforçar, principalmente nas gerações militares mais novas, o significado de sempre atual da luta que travamos.

Esse fato histórico é um marco para a humanidade inteira.

Uniram-se países em defesa da liberdade. Uniram-se as sociedades para viverem livres e soberanas. Somaram esforços as nações democráticas do mundo. Uniram-se cidadãos comuns, políticos, diplomatas e forças armadas de diferentes países.

Esse fato histórico é um marco para a humanidade inteira

Falaram a linguagem da solidariedade. Moveram-se na crença pelos mesmos valores. Preservaram as tradições que erigiram seus antepassados. Foram aglutinados pela convivência pacífica. Reconheceram-se no acatamento ao diverso. Encontraram forças no fraterno e mútuo respeito. Era preciso enfrentar e vencer o despotismo, o arbítrio e a violência do extremista, agressor e totalitário nazi-fascismo.

Tempos difíceis aqueles! **Pagaram alto preço pela existência com o direito à dignidade de viver.** Os representantes do ínclito Almirante Tamandaré, além do patrulhamento de nossa extensa costa, singraram com seus navios o Atlântico,

participando da escolta de mais de 250 comboios, entre o Rio de Janeiro e Trinidad, apoiando e combatendo, heroicamente, ao lado das nações aliadas. Os pracinhas do Pacificador Caxias foram aos campos de batalha na Europa mostrar o valor e a garra da gente brasileira. Uma plêiade de discípulos do valoroso Brigadeiro Eduardo Gomes escreveu páginas de heroísmo e bravura nos céus da Euro-

pa. Eram nossos marinheiros, soldados e aviadores, com exemplar espírito de sacrifício, partilhando o horror da guerra. Ombream corajosos e eficientes, fortes, disciplinados e destemidos, com os melhores combatentes de todas as forças aliadas.

Retornaram vitoriosos. O mundo já não seria o mesmo. O conflito mundial influíra no curso da história das civilizações e do Brasil. Trouxeram na alma, além da alegria da comemoração do regresso, as marcas da indesejável guerra. Mas trouxeram também, no coração e

na mente, o reaceso entusiasmo pela democracia.

Como representantes armados de nossa pacífica sociedade, Marinha, Exército e Aeronáutica permanecem atentos e prontos, moral, cívica e tecnicamente, para cumprir a nobre, necessária e intransferível missão constitucional de defesa da pátria brasileira. Percorreram árduos caminhos da luta. Derrotaram o inimigo. Celebraram a paz. Assim como ontem e amanhã, cabe às gera-

Esse fato histórico é um marco para a humanidade inteira

*

Não se desprezam impunemente as armas quando elas são a última razão entendida pelos que desprezam a liberdade e amesquinham a segurança nacional

ções atuais de militares das três Forças, dignos, orgulhosos e responsáveis cidadãos, zelar permanentemente pelas caras tradições e pelos inquestionáveis valores construídos com o sacrifício de tantas vidas.

O Dia da Vitória confirma que não se renuncia à luta quando só ela pode resta-

belecer o equilíbrio e conquistar a paz. Não se desprezam impunemente as armas quando elas são a última razão entendida pelos que desprezam a liberdade e amesquinham a segurança nacional.

Oito de Maio, Dia da Vitória. Uma lição jamais esquecida!"

ANIVERSÁRIO DA BATALHA NAVAL DO RIACHUELO

Foi comemorado, em 11 de junho último, o 138º aniversário da Batalha Naval do Riachuelo. Para lembrar aquele heróico fato histórico da Marinha do Brasil, o Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, expediu a seguinte Ordem do Dia:

"Em meio à *Pax Britânica*, inovações tecnológicas, trazidas pela Revolução Industrial, causam profundas transformações. Os meios navais modificam-se da vela para o vapor, das rodas propulsoras para o hélice, dos cascos de madeira para os encouraçados, dos canhões em bateria para as torres giratórias.

Pelo mundo, a rápida mecanização dos setores produtivos acirra a disputa entre as nações. Interesses mercantilistas afetam, significativamente, as relações internacionais.

No continente americano, em novembro de 1864, o presidente Francisco Solano López rompe as relações com o nosso país e aprisiona o navio mercante brasileiro *Marquês de Olinda*. Em seguida, decide invadir as províncias de Mato Grosso, Rio Grande do Sul e Corrientes. Comprova-se, mais uma vez, que a guerra não é um fim em si mesma, mas dá continuidade, de forma violenta, à política. Constata o País, ferido em sua soberania, a falta de um Poder Militar capaz de dissuadir a agressão.

É assinado o Tratado da Tríplice Aliança, visando, tão-somente, a defesa territorial. Forças multinacionais mobilizam-

se para, juntas, operarem em um difícil e pouco conhecido teatro de operações. À Marinha do Brasil cabe apoiar as forças terrestres aliadas e, ao mesmo tempo, bloquear as linhas de comunicações fluviais. Seus meios, embora não construídos para operar em vias fluviais e ainda com cascos de madeira, deslocam-se do mar para a Baía do Prata.

É preciso, o quanto antes, deter as forças invasoras. O Comandante-em-Chefe da Esquadra brasileira em operações de guerra, Vice-Almirante Marques Lisboa, Visconde de Tamandaré, destaca duas divisões navais – compostas pela Fragata *Amazonas* e pelos vapores *Araguari*, *Beberibe*, *Belmonte*, *Iguatemi*, *Ipiranga*, *Jequitinhonha*, *Mearim* e *Parnaíba* – para, sob o comando do Chefe-de-Divisão Barroso, participarem da retomada de Corrientes, à margem esquerda do Rio Paraná.

Concluída a retomada, os navios movimentam-se algumas milhas rio abaixo e fundeiam.

11 de junho de 1865.

Às nove horas da manhã, vigias brasileiros avistam oito navios de guerra, com seis chatas artilhadas a reboque, descendo o rio. É a força naval adversária, decidida a tomar ou destruir os navios brasileiros, com o auxílio de dezenas de baterias e centenas de soldados posicionados à margem esquerda do Paraná, nas barrancas próximas à desembocadura de um pequeno rio, o Riachuelo.

Trava-se a Batalha Naval de Riachuelo, repleta de grandes e memoráveis feitos, que se imortalizaram na História do Brasil.

O Guarda-Marinha Greenhalgh, a bordo da *Parnaíba*, abordada por quatro navios oponentes, perde sua vida defendendo, com indelével patriotismo e abnegação, o pavilhão nacional hasteado na popa do navio.

O Marinheiro Marcílio Dias, também a bordo da *Parnaíba*, trava uma luta corporal, a sabre, com quatro inimigos. Após abater dois deles, tomba, ferido de morte, junto à peça de canhão que defendia.

O Chefe-de-Divisão Barroso, no momento crucial da batalha, toma uma iniciativa ousada e decisiva – investe com a proa de seu capitânia, a *Amazonas*, contra três navios e uma chata artilhada. Coloca-os, um a um, a pique. Os navios oponentes, que restaram, batem em retirada. Antes do pôr-do-sol, estava encerrada a batalha. Saem-se vencedoras as divisões navais de Barroso.

Os aliados obtêm um importante e definitivo resultado estratégico. As comunicações fluviais do inimigo estão cortadas. Restringe-se fortemente o suprimento logístico das tropas invasoras. O recebimento de armamentos, pelo mar, não lhes seria mais permitido. Os heróis de Riachuelo cumprem sua missão, com soberbas demonstrações de bravura, profissionalismo e amor à pátria. Escreve-se uma página de glória para a nação brasileira.

Por isso reverenciamos 11 de junho!

Não desejávamos o conflito e nem estávamos preparados para fazê-lo. Encouraçados e monitores, incorporando novas tecnologias, tiveram que ser apressadamente comprados no exterior ou construídos no Arsenal de Marinha. A campanha duraria mais cinco longos anos. Árduos desafios, de ordem logística e operacional, tiveram que ser superados, para que a Esquadra brasileira ultrapassasse as fortificações inimigas e mantivesse seu apoio às forças

terrestres aliadas, naquele inóspito teatro, até a vitória final.

Muitos anos se passaram. Consolidaram-se as fronteiras.

Vivemos em paz com nossos vizinhos, há mais de cem anos, mas não estamos livres de outros tipos de ameaças externas. Temos na Amazônia e na imensidão azul das nossas águas jurisdicionais, um enorme patrimônio a proteger. A história claramente demonstra a necessidade de dispormos de um Poder Militar que inspire credibilidade e seja capaz de dissuadir agressões à nossa soberania.

A Marinha do Brasil segue, dentro de suas possibilidades, contribuindo com o desenvolvimento nacional e, quando solicitada, com a garantia da lei e da ordem. Desempenha atividades subsidiárias, patrocina ações cívico-sociais e participa dos programas sociais do governo. Mas a sua principal tarefa continua sendo o preparo do Poder Naval.

Os desafios para isso são enormes, mas não podemos esmorecer. Para sobrepujá-los, concito todos os integrantes da Marinha a buscar novas soluções, repensar prioridades e utilizar, com parcimônia e eficiência, tudo aquilo que dispomos.

Por outro lado, temos que ter esperanças de que os diversos programas e projetos da Marinha possam ter continuidade, de forma a permitir que o Poder Naval brasileiro se mantenha em um patamar adequado de aprestamento, apto a atender às necessidades estratégicas do País.

É o nosso dever perante a nação. É o compromisso que temos com os heróis de Riachuelo!"

OUTRAS COMEMORAÇÕES DO 11 DE JUNHO

Dentre as várias comemorações por ocasião do 138º aniversário da Batalha

Naval do Riachuelo, pode-se destacar a da Escola Naval, no Rio de Janeiro, presidida pelo Comandante de Operações Navais, Almirante-de-Esquadra Rayder Alencar da Silveira. A solenidade, realizada no dia 11 de junho, incluiu imposição das condecorações da Ordem do Mérito Naval.

Já o Comando do 1º Distrito Naval (RJ) se integrou à série de comemorações do 11 de Junho realizando cerimônia de Aposição Floral junto ao Monumento do Almirante Barroso, situado na Praça Paris, bairro da Glória, presidida pelo Comandante do 1º Distrito Naval, Vice-Almirante Carlos Augusto Vasconcelos Saraiva Ribeiro. Além disso, abriu, no dia 8 do mesmo mês, no Espaço Cultural da Marinha, RJ, a exposição "Batalha Naval do Riachuelo", lembrando o histórico combate e o Almirante Joaquim Manuel Barroso da Silva, que comandou a força naval do Império que derrotou as forças navais paraguaias. Foram expostos quadros, painéis, armas e peças alusivos à Batalha, além da bandeira do império brasileiro e o busto do Almirante Barroso.

Ainda no Rio de Janeiro, foram realizados dois bailes em comemoração à data: o de gala do Clube Naval e o da Casa do Marinheiro.

O Comando do 7º Distrito Naval (Brasília), por sua vez, promoveu o XXV

Salão Riachuelo, com cerimônia de premiação e abertura realizada em 4 de junho. O evento teve o patrocínio do HSBC-Seguros, Petrobras, Coronário Turismo, Água de Cheiro e Flores Nacional.

Uma comissão julgadora composta por professores e personalidades ligadas às artes do Distrito Federal selecionou os três primeiros lugares e as três Menções Honrosas. Outra comissão, formada pelo comandante do 7º Distrito Naval e mais quatro oficiais daquela OM, selecionou duas obras para o prêmio Menção Especial.

O resultado do XXV Salão Riachuelo foi o seguinte: 1º lugar – Fernanda Maria Curado Mota, com a obra "Jardim"; 2º lugar – Eliana Andrade Correia da Silva, "Amor Bandido"; 3º lugar – Carmelita de Jesus Guimarães, "Constelações"; Menções Honrosas – Ailde Carvalho Fernandes Ribeiro ("Andejante"), Márcia Heloísa Lupiano Lanza Ribeiro ("Comédia e Tragédia") e Maria Angélica Gonçalves Kato ("Peixes"); Menções Especiais – Isis Campos Amaral ("Igarapé-Ilha de Marajó") e Cláudia Aparecida Lessa da Cunha Canto ("Geométrico").

As obras ficaram expostas no saguão do prédio-sede do Comando da Marinha, em Brasília, até 18 de junho.

RIACHUELO – POEMA SINFÔNICO DE OSWALDO CABRAL

Em comemoração ao 138º aniversário da Batalha Naval do Riachuelo, a Sociedade Oswaldo Cabral promoveu, em 1º de junho último, o concerto "Batalha Naval do Riachuelo", realizado pela Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais. O evento aconteceu no Cine-Arte da Universidade Federal Fluminense (UFF), em Niterói, RJ, integrando a série "Música aos Domingos" do Centro de Artes da UFF.

Os regentes foram os Capitães-Tenentes Nívio da Silva Ferreira e José Hildelaures A. da Silva e o Primeiro-Tenente Marcos Leitão Rabello e o concerto teve como apresentador o Comandante Gerson Fleischhauer, presidente da Sociedade Oswaldo Cabral.

O repertório apresentado foi o seguinte: *Recorda e sê feliz*, de Oswaldo Cabral e Olegário Mariano; *Barão do Rio Branco*,

de Francisco Braga; *Suíte Romântica (prelúdio)*, de Oswaldo Cabral; *No jardim de um mosteiro*, de Albert Ketèlbey; *Amazing Grace*, de John Newton e William Cowper, com arranjo de John Edmondson; *Highland*

Cathedral, de Gillie Chaliun; *Siloé (prelúdio)*, de Oswaldo Cabral; *Tannhäuser (abertura)*, de Richard Wagner; *Suíte Pernambucana*, de José Ursicino da Silva e *Riachuelo*, de Oswaldo Cabral.

JUBILEU DE PRATA DO ESQDHA-1

O 1º Esquadrão de Helicópteros de Esclarecimento e Ataque (EsqdHA-1) completou, em 15 de maio último, seu Jubileu de Prata. Na ocasião, o comandante do EsqdHA-1 Capitão-de-Fragata Carlos Alberto Matias emitiu a seguinte ordem do dia:

“Com a assinatura do Decreto Presidencial nº 81.660, em 15 de maio de 1978, criava-se o Esquadrão HA-1, incorporando ao acervo da Aviação Naval um helicóptero inteiramente novo, tanto em sua concepção, quanto em seu emprego, e que passaria a operar de forma plenamente integrada ao sofisticado sistema de armas das fragatas Classe *Niterói*, descortinando uma nova dimensão para as forças navais e aeronavais.

Ao folhearmos as gloriosas páginas da história desta unidade aérea, contemplamos diversos marcos na evolução operativa da nossa Marinha, destacando-se a ampliação da capacidade de esclarecimento e ataque muito além do horizonte radar, a capacitação para conduzir operações aéreas noturnas ou sob quaisquer condições meteorológicas a partir de unidades de superfície de pequeno porte, privilégio exclusivo de marinhas altamente profissionais, e a dotação de mísseis ar-superfície em uma unidade aérea brasileira e a subsequente concretização, com pioneirismo e pleno êxito, do seu lançamento e avaliação.

Percebe-se, assim, que este novo meio imprimiu um caráter mais ofensivo ao com-

ponente aéreo nas ações de superfície e que a posterior decisão de atualizá-lo e ampliar suas capacidades demonstram o êxito deste Esquadrão no cumprimento de suas atribuições.

Com suas genuínas máquinas de guerra, conhecidas no seio da Força como os olhos e ouvidos da Esquadra, o HA-1 confirma o seu lema “*Invenire Hostem et Delere*”, (“encontrar um inimigo e destruí-lo”), ampliando este conceito quando se torna o portador das garras que desfecham o primeiro golpe, ferindo de morte o inimigo antes que se utilizem as presas principais da Força Naval no mar. Estas capacidades garantem a surpresa e a iniciativa das ações, princípios básicos para um desempenho superior em combate e têm oferecido uma concreta contribuição para o aumento da credibilidade do nosso Poder Naval.

Nesse quarto de século, o Esquadrão HA-1 completou a expressiva marca de 44.078 horas de voo, com a realização de 40.434 pousos a bordo, dos quais 7.739 no período noturno, pelos 10.508 destacamentos aéreos embarcados nos diversos navios, em proveito das operações da nossa Esquadra.

A chave desse sucesso está no total comprometimento do elemento humano, elemento fundamental de qualquer organização. O espírito de uma unidade aérea da Marinha espelha com fidelidade incontestável a alma dos marinheiros-aviadores que lhe deram vida e posteriormente constituíram

seus efetivos. Os seus insígnies comandantes, por meio de marcantes lideranças, junto com suas laboriosas e vibrantes tripulações, lhe emprestam todas as suas virtudes.

Para que aqui chegássemos, sangue e suor não foram o bastante, lágrimas foram derramadas. Aos seis valorosos *Linces* que, com o sacrifício extremo de suas existências nos deixaram lições inesquecíveis, prestamos, neste momento solene, uma homenagem especial às suas memórias. Suas presenças serão sempre sentidas entre os *Linces*.

Assim, se este Esquadrão desfruta hoje de amplo reconhecimento no seio de nossa e de outras marinhas, os méritos são devidos a todos aqueles que por aqui um dia passaram e com sua parcela de dedicado trabalho e irrepreensível caráter ajudaram a construir esta bela história. A todos eles, muitos hoje aqui presentes, nossa eterna gratidão e admiração pelo legado. Agradecemos, em especial, aos ex-comandan-

tes que, como exemplos de dignidade e capacidade profissional, souberam sempre motivar e conduzir suas tripulações.

Por todo esse passado, podemos hoje nos orgulhar da dádiva de servir no HA-1 e de sermos parcela importante do patrimônio humano de uma Marinha que busca a excelência operativa com plena eficiência, e reafirmar o compromisso de trilhar a derrota dos que nos antecederam.

Deste modo, rogamos ao Criador que nos mantenha no rumo certo, e que, tendo como bússola o profissionalismo e como norte a honestidade de propósito, continuemos contribuindo para o aprimoramento técnico e operativo da Aviação Naval, mantendo nossa destacada participação nas operações da Esquadra e preservando as tradições e os valores dos autênticos homens do mar.

Feliz Aniversário Esquadrão HA-1. Parabéns a todos os bravos *Linces*." (Do Bono Especial nº 309, de 15 de maio de 2003).

MÉRITO NAVAL PARA O PRESIDENTE DA REPÚBLICA E MINISTRO DA DEFESA

O Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, recebeu, em 14 de maio último, a condecoração da Ordem do Mérito Naval, no grau Grã-Cruz, pelas mãos do Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho. Na ocasião, também recebeu a mesma condecoração o Ministro da Defesa, José Viegas Filho. A cerimônia de imposição foi realizada no Grupamento de Fuzileiros Navais de Brasília e contou com a presença do presidente do Senado Federal, senador José Sarney; do comandante do Exército, General-de-Exército Francisco Roberto de Albuquerque; do comandante da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Luís Carlos da Silva Bueno, entre outras autoridades.

O Comandante da Marinha proferiu o seguinte discurso durante a cerimônia:

"A Marinha do Brasil tem a imensa honra de realizar hoje, em cerimônia especial, a imposição da insígnia da Ordem do Mérito Naval no grau de Grã-Cruz aos Excelentíssimos Senhores Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva e Ministro de Estado da Defesa José Viegas Filho, respectivamente Grão-Mestre e Presidente Honorário do Conselho da Ordem. Assim, na cerimônia alusiva à Batalha Naval do Riachuelo, a ser realizada no próximo dia 11 de junho, Vossas Excelências já terão sido agraciados, no grau que lhes é devido, como membros do Conselho da Ordem do Mérito Naval.

Queiram receber, também, Sr. Presidente e Sr. Ministro, essa condecoração, a mais alta de nossa Instituição, como símbolo do respeito e da admiração que a Marinha do Brasil tem por Vossas Excelências.

Sr. Presidente! Vossa Excelência, alfabetizado no Grupo Escolar Marcílio Dias – marinheiro herói, que perdeu sua vida na Batalha Naval do Riachuelo –, visita a Marinha pela primeira vez, e o faz em Brasília, onde, por razões evidentes, a nossa presença é pequena.

Esperamos, em breve, ter a honra de recebê-lo em outras das nossas organizações militares:

- na Esquadra;
- na Força de Fuzileiros da Esquadra;
- a bordo de um de nossos navios, em operações no mar ou em missão de assistência hospitalar na Amazônia, onde são chamados, pela população local, de “navios da esperança”;
- na Escola Naval;
- em uma das nossas Escolas de Aprendizes-Marinheiros;
- no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, principal órgão industrial da Marinha, onde engenheiros navais e operários cuidam dos reparos e da construção dos meios navais, inclusive submarinos, o que poucos países fazem;
- no Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo, sede do Programa Nuclear, no qual brasileiros desenvolvem tecnologia de ponta, gerando conhecimentos e benefícios que transcendem à Marinha; e
- na Estação Antártica Comandante Ferraz, que no dia 6 de fevereiro de 2004 completará 20 anos de existência, servindo de base para pesquisadores de todo o país desenvolverem os projetos do Programa Antártico Brasileiro, que transcende, também, à nossa Instituição.

Essas visitas, Sr. Presidente, permitirão que Vossa Excelência conheça com maior

riqueza de detalhes a sua Marinha, bem como a sua real situação.

Desejo reiterar, nesta ocasião, que a Marinha segue adiante em seu papel institucional, cuidando, com as limitações impostas pela conjuntura, do preparo do Poder Naval e, ao mesmo tempo, participando do desenvolvimento econômico e social do país, junto com as Forças coirmãs e sob a clara orientação de nosso Ministro da Defesa, cooperando, como, quando e onde couber, com os programas de caráter social do governo. Na verdade, a Marinha, dentro das suas possibilidades, já vinha desenvolvendo algumas ações dessa natureza, como, por exemplo, os projetos “Rumo à Cidadania”, “Mentalidade Marítima” e “Navegar”, que contam com a participação de dezenas de jovens do Distrito Federal, alguns dos quais estão aqui presentes, assistindo a esta cerimônia.

Compreendemos que a contenção no Orçamento Público faz parte de um conjunto de ações do governo, que tem como propósito maior a construção de um futuro digno e forte para a nação brasileira. Um futuro, portanto, que não pode prescindir de um Poder Naval aprestado e balanceado, que inspire credibilidade, respalde as ações diplomáticas da política externa brasileira, participe, quando e onde for necessário, das operações internacionais para a manutenção da paz e cumpra, com eficiência e eficácia, as tarefas subsidiárias que nos compete executar: hidrografia, oceanografia, segurança à navegação e assistência às populações ribeirinhas, sobretudo na Amazônia brasileira.

Para isso, torna-se imperativo a obtenção de meios para substituir aqueles com vida útil já ultrapassada e modernizar os que já se tornaram obsoletos, e cuja manutenção é antieconômica. Sabemos que não se improvisa um Poder Naval, de um momento para o outro. Apenas para citar um

exemplo, o tempo que decorre entre a fase de projeto de um navio tipo fragata e a sua prontificação operacional pode variar entre seis e dez anos.

No final do último governo a Marinha elaborou e encaminhou um novo Programa de Reaparelhamento, que está sendo revisto e que será em breve reencaminhado ao Ministério da Defesa. É um programa de longo prazo, que considera as limitações orçamentárias atuais do País, razão pela qual abrange uma moldura temporal de 2004 a 2019, subdividido em Planos Parciais de Obtenção e Modernização, que coincidem com os períodos dos Planos Plurianuais.

É um programa que dá ênfase, sempre que possível, à nacionalização dos meios, estimulando condições para a fabricação, pela indústria nacional, de materiais de natureza militar e civil. O reaquecimento da indústria naval, e de um sem-número de setores que para ela geram insumos, produzirá reflexos positivos para a economia nacional, como um todo.

A contratação de mão-de-obra direta e o aumento de empregos indiretos ampliarão o número de postos de trabalho. O projeto e a construção de navios de guerra, segundo técnicas modernas, capacitarão nossos estaleiros a disputar, com outros países, uma importante fatia do mercado de defesa.

Gostaria, neste momento, Senhor Presidente, de fazer-lhe a entrega, em nome da Marinha do Brasil, de uma pequena lembrança, das mais singelas, mas que encerra em si um grande simbolismo. Trata-se da réplica de um testamento, feito por um velho marinheiro, onde deixou registrada a sua vontade de homem modesto, filho de um patrão-mor do porto do Rio Grande, e que, aos 15 anos, alistou-se como praça na Esquadra brasileira, lutou voluntariamente pela consolidação da independência, es-

tudou, formou-se oficial e teve atuações heróicas ao longo dos 60 anos de sua carreira, que lhe renderam as principais homenagens que a Nação poderia oferecer. Um homem, como Vossa Excelência, de origem simples, que enfrentou, desde cedo, com coragem e abnegação, os desafios da vida. Trata-se de nosso insigne Patrono e marinheiro mais ilustre, o Almirante Joaquim Marques de Lisboa – Marquês de Tamandaré.

Essa é a nossa Marinha, Sr. Presidente, formada por homens e mulheres provenientes das mais diversas regiões e camadas sociais do País, que encontram aqui a oportunidade de se desenvolver e servir com dignidade à nação brasileira e que, neste momento, homenageia Vossa Excelência e reafirma-lhe seu respeito e lealdade.

Muito obrigado.”

Foram as seguintes as palavras do Presidente da República ao receber a condecoração:

“Receber a Grã-Cruz da Ordem do Mérito Naval constitui, para mim, motivo de sentimentos muito especiais. Sinto-me honrado na condição de Presidente da República e verdadeiramente emocionado na condição de brasileiro.

Estou seguro de que o Ministro da Defesa, José Viegas Filho, agraciado com a mesma comenda, partilha destes mesmos sentimentos em face da homenagem que nos presta a Marinha do Brasil.

É igualmente com grande satisfação que recebo das mãos de Vossa Excelência, Senhor Comandante da Marinha, a réplica do testamento do Marquês de Tamandaré.

Queira aceitar e transmitir a seus comandados os meus mais sinceros agradecimentos por lembrança tão significativa. Todos devemos o mais profundo respeito a esse marinheiro extraordinário, que ocupa lugar de destaque não apenas na História da Marinha, mas na História do Brasil.

Como o nosso Marquês de Tamandaré – e como tantos outros brasileiros e brasileiras cuja batalha diária permanece anônima –, sei o quanto a vida pode ser difícil.

Sei o quanto os obstáculos que temos de enfrentar podem parecer intransponíveis. Mas, também como o ilustre Patrono da Marinha, aprendi que é possível vencer as dificuldades da vida e que poucos – muito poucos – são os obstáculos que não podem ser transpostos.

Aprendi que, com perseverança e determinação, não nos falta a energia necessária para lutar a boa luta.

E, não tenhamos dúvida, boa é a nossa luta, porque boa é a causa de fazer o Brasil crescer de forma economicamente sustentável e socialmente justa. Boa é a causa de criar condições para que nossa Nação possa seguir projetando, no plano internacional, os valores de paz, democracia e justiça aos quais estamos tão intensamente ligados.

A Marinha do Brasil, ao me distinguir com sua mais alta condecoração, reitera o compromisso inequívoco que mantém com aqueles valores, que são os valores pelos quais fui eleito.

Ela reafirma, simbolicamente, sua irrestrita lealdade aos princípios que norteiam a sociedade brasileira nesta hora de mudanças.

Não é sem razão que o Comando da Marinha goza, como os demais comandos, da minha confiança e da minha admiração. Sei dos esforços empreendidos por seus dedicados e competentes servidores, nos diversos níveis hierárquicos, em favor do projeto de País que estamos empenhados em implementar. Conheço a sua permanente disposição para trabalhar pelo Brasil com afinco e desprendimento.

Cabe à Marinha, em nosso modelo de desenvolvimento, dar continuidade ao importante papel que tem desempenhado, em benefício do País, nas suas várias áreas de atuação.

Garantir a defesa de nossas águas constitui desafio que demanda organização e devotamento exemplares. E me orgulho em dizer que é com eficiência que a Marinha tem protegido a costa brasileira, uma das mais vastas do mundo.

É com eficiência que ela tem exercido sobre os nossos rios, particularmente na Amazônia, incansável vigilância.

Uma nação, para ser soberana, para crescer e prosperar da forma como desejamos que o Brasil cresça e prospere, deve ter assegurada sua integridade física. Em um país com as características do Brasil, a contribuição da Marinha é e será sempre essencial.

Nestes tempos de imprevisibilidade no cenário externo, em que aos riscos tradicionais se somam novas ameaças, torna-se cada vez mais complexo garantir a paz e a segurança internacionais.

Nossas Forças necessitam, para fazer frente a suas obrigações, intensificar as vias de cooperação e fortalecer os laços de confiança com os países amigos.

Além disso, elas necessitam de possibilidades de ação sempre renovadas, que se sustentem em tecnologias de densidade crescente.

E a Marinha, com sua reconhecida pertinácia em matéria de desenvolvimento tecnológico, também nesse aspecto tem oferecido consistentes aportes ao Brasil.

Não menos relevante para a sociedade brasileira é o trabalho social desenvolvido pela Força Naval, em conjunto com o Exército e a Aeronáutica, nos mais distantes rincões de nossa Pátria.

O Comandante da Marinha se referiu, nas suas palavras, aos navios-hospitais em operação na região amazônica e a outras iniciativas de cunho social concebidas e implementadas pela instituição.

Certamente por modéstia não quis o Comandante realçar a abnegação e o sacri-

fício dos homens e mulheres empenhados, em condições muitas vezes adversas, no êxito daquelas iniciativas.

As múltiplas atividades da Marinha, na esfera social, que nos enchem de alento, são mais do que bem-vindas: elas são necessárias.

Sabemos que em vários pontos do imenso território nacional as Forças Armadas são a única forma de presença mais sistemática e concreta do Estado. E, se pensamos que predominam, naqueles pontos, populações carentes, a ação social que as Forças Armadas lá realizam se reveste de importância ainda mais nítida.

Ela aparece como sinal evidente do efetivo envolvimento das Forças Armadas no dia-a-dia da sociedade.

Ela deixa patente o grau de engajamento dos militares brasileiros no nosso esforço maior, que é o de construir um Brasil mais justo e melhor para todos.

É claro que o conjunto de atribuições das Forças Armadas – em particular o

escudo defensivo do território nacional e a contribuição para o poder de dissuasão do País – não pode prescindir de níveis adequados de preparo e equipamento.

Reafirmo aqui meu empenho em equacionar as dificuldades que afligem nossas três Armas, de modo a não comprometer mais sua capacidade de ação. No devido tempo, cumpriremos essa tarefa fundamental. E sempre contamos com o valor, a dignidade, o patriotismo e o espírito público do nosso militar.

Senhor Comandante da Marinha, enfato, uma vez mais, o orgulho que tenho de nossos oficiais e praças, que tanto amor demonstram ao País.

Saiba que é o meu genuíno reconhecimento pelo profissionalismo e pela excelência da Marinha do Brasil que estarei externando sempre que ostentar a Grã-Cruz da Ordem do Mérito Naval, com que hoje sou honrado.

Muito obrigado.”

CERTIFICADO DE QUALIDADE PARA O CASNAV

O Centro de Análise de Sistemas Navais (Casnav) obteve a classificação ISO 9001/2000 pelo órgão certificador credenciado Lloyds Register Quality Assurance, referente aos serviços de “planejamento de avaliação operacional e análise de seus resultados para prover elementos de informação que auxiliem o processo de tomada de decisão quanto ao emprego, ao apoio logístico e às modificações de meios e sistemas militares”.

O processo de certificação foi iniciado em fevereiro de 2002. Foram implantados os procedimentos necessários à satisfação

dos requisitos exigidos pela norma e realizadas auditorias interna e externa, esta conduzida pela certificadora, para verificar os eventuais desvios e as necessárias ações corretivas, preventivas e de melhoria.

Em 1º de abril deste ano, concluiu-se a auditoria de certificação. Assim, o Casnav atingiu a primeira parte de uma das significativas metas de seu contrato de autonomia de gestão, estabelecendo um marco para o início de uma jornada de qualidade que se pretende contínua, em benefício de seus clientes e de sua tripulação. (Do *Bono* nº 235, de 16/4/03)

INAUGURAÇÃO DO AEROPORTO COMANDANTE LUIZ CARLOS DE OLIVEIRA

Foi realizada, em 1º de abril último, em São Lourenço-MG, cerimônia de reinauguração do Aeroporto Comandante Luiz Carlos de Oliveira.

A Marinha do Brasil foi representada pelo Comando da Força Aeronaval e pelo Esquadrão HS-1. A solenidade foi patrocinada pela Prefeitura e Câmara Municipal da cidade, com o objetivo de homenagear o Comandante Luiz Carlos, falecido no ano passado. O militar era natural de São Lourenço e membro atuante da comunidade.

Aviador Naval desde 1976, o Comandante Luiz Carlos comandou o 1º Esquadrão de Helicópteros Anti-Submarino e a Base Aérea de São Pedro da Aldeia. O Helicóptero SH-3, que prestigiou o desfile cívico durante as comemorações do aniversário da cidade, também esteve presente na reinauguração do aeroporto, em exposição estática, sendo visitado por centenas de pessoas. (A Macega, de março/abril de 2003)

INAUGURADO NO CIAGA O BUSTO DO ALMIRANTE BERUTTI

Foi realizada no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), no Rio de Janeiro, a cerimônia de inauguração do busto do Vice-Almirante Hilton Berutti Augusto Moreira.

O evento foi presidido pelo Vice-Almirante Napoleão Bonaparte Gomes, di-

rante Berutti e de membros da comunidade marítima.

Após o canto do Hino Nacional, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Sérgio Antônio de Conceição Freitas, comandante do CIAGA, fez a leitura da ordem do dia transcrita abaixo:

“Corneteiro! Toque tripulação sentido!

Excelentíssimo Sr. Vice-Almirante Hilton Berutti Augusto Moreira, diretor de Portos e Costas, toque de presença! Abre o toque!

Corneteiro! Toque tripulação descansar!

Boa tarde, Almirante Berutti! Seja bem-vindo ao seu Centro de Instrução Almirante Graça Aranha. O comandante e a tripulação sentem-se honrados e

felizes em novamente recebê-lo a bordo.

Hoje, no entanto, sua visita é especial. Certamente lhe proporcionando agradável



retor de Portos e Costas, e contou com a presença de ex-comandantes e da tripulação do CIAGA, de familiares do Almi-

surpresa, convidamos Dona Thirza, sua querida esposa, familiares, amigos e seus companheiros marinheiros da brilhante jornada na Marinha do Brasil.

Presentes almirantes que lhe sucederam no timão da difícil e trabalhosa Diretoria de Portos e Costas (DPC) e que deram seguimento ao seu incansável trabalho em prol das atividades de portos e costas, do esporte náutico e do engrandecimento da Marinha Mercante brasileira.

Como Vossa Excelência pode ver, aqui estão também ex-comandantes do CIAGA, oficiais que, conduzindo valorosas tripulações de civis e militares, de homens e mulheres, perpetuaram o sonho que Vossa Excelência transformou em realidade. Da sua época, ainda trabalham conosco o Tenente Martins, o Sargento Washington, o João eletricista, o Alcito do arquivo escolar, o Dario da vela, o Faustino da Educação Física e das colônias de férias e os professores Lucena e Chaves.

Mas não é só! Como sempre o fazem, encontram-se entre nós amigos da Comunidade Marítima Internacional, Comunidade que cotidianamente nos oferece apoio e que tem um enorme respeito e carinho por Vossa Excelência. Nunca é demais lembrar que Vossa Excelência é o sócio honorário número um da Associação Profissional dos Capitães-de-Longo-Curso e de Cabotagem da Marinha Mercante, o conhecido Centro de Capitães.

Formados, com o garbo tradicional, os alunos da Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (EFOMM). Agora não somente moços, mas, fruto da experiência pioneira da Marinha, belas moças, afirmação da presença da mulher brasileira em mais uma profissão do mercado nacional e internacional. São hoje 404 alunos na EFOMM, 263 rapazes e 141 moças.

Ainda mais, Almirante! Aspirantes da Escola Naval, alunos da mesma inesquecível Escola onde Vossa Excelência ingressou em 1932. Perfilados com os alunos da EFOMM, a lembrar a união que continua a reinar entre as duas escolas, alicerce para atuações lado a lado no futuro, na defesa de um Poder Marítimo forte e no mar, na paz e na guerra.

Toda essa gente aqui presente está ligada a Vossa Excelência por sentimentos diversos. Um, no entanto, é comum: Marinha brasileira, conjunto harmônico da reunião da Marinha do Brasil com a Marinha Mercante nacional, instituições de excepcional importância social e fundamentais para o desenvolvimento e a segurança do País.

Cansado, Almirante? O CIAGA é grande! Como Vossa Excelência pode observar, pouca coisa mudou. Não há muito o que modificar naquilo que foi magnificamente concebido, construído e equipado. Apenas mudanças de destinação de alguns compartimentos, obras de manutenção naturalmente necessárias e novos equipamentos e acessórios de ensino, exigências do acelerado avanço tecnológico. Do tanto que aprendemos vivendo a Marinha, sabemos que a *performance* de um navio está diretamente associada à maneira como é recebido pela sua primeira tripulação.

O CIAGA está lindo como Vossa Excelência sempre desejou. O tempo e o trabalho dos que por aqui passaram transformaram-no em um oásis na Avenida Brasil, apagando todos os vestígios da terra pantanosa que muitas vezes lhe sujou os sapatos, nas suas entusiasmadas inspeções das obras de construção. Jardins, gramados, árvores e animais harmonizados com camarotes, refeitórios, salas de aula, laboratórios e instalações desportivas. Tudo em proveito do Ensino Profissional Marítimo e dentro dos padrões navais de exce-

lência, para atender a mais de 4 mil alunos por ano.

Nossa homenagem a Vossa Excelência culmina aqui neste espaço, onde há 29 anos, por ocasião da IV Regata a Vela do CIAGA, inauguraram o presente pedestal, no qual ainda consta a placa com os seguintes dizeres: "Ao Almirante Berutti, como reconhecimento pelo grande incentivo à criação do CIAGA".

A colocação agora de seu busto precisou ser surpresa. Sua humildade e simplicidade não a aprovariam. Ele completa a homenagem iniciada por nossos antecessores e obedece ao desejo deles e de todos os que lhes seguiram.

Aqui, porque próximo ao mar da Baía de Guanabara. Porque junto ao bur-burinho de jovens alunos da EFOMM, na prática de atividades marinheiras, nas reuniões festivas, nos alegres bailes e nas renhidas competições de remo. Aqui, porque surge adjacente o embrião de mais um empreendimento ligado às atividades marítimas: o Centro de Treinamento de Apoio Marítimo. Resposta do Ensino Profissional Marítimo a uma atividade que cresce aceleradamente no País e que oferece inúmeros empregos aos marítimos brasileiros. Este espaço exala Marinha, juventude sadia e renovação.

Não se trata de cultivar personalidade ou pagar dívida, mas tê-lo sempre perto a nos servir de exemplo de chefe de família, cidadão, militar, empreendedor e amante da Marinha brasileira. Nada mais justo do que se juntar a Irineu Evangelista de

Souza, o Visconde de Mauá, e ao Almirante Graça Aranha, para nos apontar, principalmente para a mocidade, os caminhos do bem, nos permitindo contribuir para o bem comum.

Por favor, senhores! Com sua licença, Excelência, permita-me brindá-los da mesma forma como fazemos cotidianamente na praça-d'armas do CIAGA. Início o brinde com: "aqui se forma, se aperfeiçoa, se atualiza e se adestra!". Ao que todos, em uníssono, respondem: "o Mercante do Brasil".

Hoje não há honras de despedida. Vossa Excelência não pedirá licença para lar-



gar a lancha, no que não lhe responderei "está quem manda". Vossa Excelência está definitivamente entre nós."

Dando continuidade à cerimônia, a Senhora Thirza Ottilia Augusto Moreira, esposa do Vice-Almirante Berutti, foi convidada para inaugurar o busto do seu esposo, acompanhada pelo Almirante-de-Esquadra Arnaldo Leite Pereira e pelo Almirante-de-Esquadra Carlos Edmundo de Lacerda Freire." (Do *Informativo Marítimo* da DPC, 4º trim./2002)

REESTRUTURAÇÃO DA FFE

Presidida pelo Comandante de Operações Navais, Almirante-de-Esquadra Rayder Alencar da Silveira, foi realizada, em 14 de fevereiro, no Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE), a cerimônia de desativação da Companhia de Comunicações e da Companhia de Comando da Divisão Anfíbia, marcando o início da reestruturação da FFE. Na mesma ocasião, também foi comemorado o 46º aniversário da FFE.

Em sua ordem do dia, o Comandante de Operações Navais destacou a evolução da Força de Fuzileiros da Esquadra nestes seus 46 anos de existência e a compreensão da Alta Administração Naval sobre o valor estratégico que o desenvolvimento

de um conjugado anfíbio, capaz e crível, acresce ao Poder Naval brasileiro.

Ressaltou, ainda, que a nova organização da FFE possibilitará a exploração, em sua máxima extensão, da versatilidade e da flexibilidade no seu emprego, à semelhança da Esquadra, por meio do emprego dos grupamentos operativos. Estes são constituídos segundo as tarefas que a missão lhes impõe e não pelo simples desdobramento de unidades táticas básicas, ainda que reforçadas.

Rompem-se, assim, os derradeiros liames que a atrelavam às concepções doutrinárias que balizam o emprego de força terrestre. (*Do Nômar* nº 731, de 31/3/2003)

ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

Foram empossados os almirantes nomeados para os cargos discriminados a seguir:

– Almirante-de-Esquadra Euclides Duncan Janot de Matos – diretor-geral do Material da Marinha, em 17/4;

– Almirante-de-Esquadra Julio Soares de Moura Neto – diretor-geral do Pessoal da Marinha, em 16/4;

– Vice-Almirante Miguel Angelo Davena – comandante-em-chefe da Esquadra, em 6/5;

– Vice-Almirante Julio Saboya de Araujo Jorge – diretor do Pessoal Militar da Marinha, em 25/4;

– Vice-Almirante Alvaro Luiz Pinto – comandante do 2º Distrito Naval, em 23/4;

– Vice-Almirante Lucio Franco de Sá Fernandes – diretor de Hidrografia Naval, em 8/4;

– Vice-Almirante Afonso Barbosa – comandante do 3º Distrito Naval, em 2/5;

– Vice-Almirante Marcos Martins Torres – diretor do Pessoal Civil da Marinha, em 28/4;

– Contra-Almirante Adalberto Casaes Júnior – chefe do Estado-Maior da Esquadra; em 16/5;

– Contra-Almirante Marcelio Carmo de Castro Pereira – diretor de Aeronáutica da Marinha, em 7/4;

– Contra-Almirante Marcus Vinicius Oliveira dos Santos – diretor da Escola de Guerra Naval, em 15/4;

– Contra-Almirante Ricardo Sergio Paes Rios – diretor do Centro de Análise de Sistemas Navais, em 15/4;

– Contra-Almirante Marcelo Victor de Uzêda – comandante do 7º Distrito Naval, em 25/4;

– Contra-Almirante Francisco Luiz Gallo – diretor de Obras Cíveis da Marinha, em 14/5;

– Contra-Almirante Luiz Umberto de Mendonça – comandante do Centro de

Instrução Almirante Alexandrino e presidente da Comissão de Desportos da Marinha, em 11/4;

– Contra-Almirante Gerson Carvalho Ravanelli – comandante da Força de Superfície, em 8/4;

– Contra-Almirante Paulo Cesar Dias de Lima – diretor do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira, em 28/4;

– Contra-Almirante Artur Francisco Hoffmann Tozzini – subchefe de Logística e Plano Diretor do Comando de Operações Navais, em 13/5;

– Contra-Almirante Fernando Eduardo Studart Wiemer – comandante da Escola Naval, em 23/4;

– Contra-Almirante Pedro Fava – comandante da Força de Submarinos, em 17/4;

– Contra-Almirante Newton Cardoso – comandante da 1ª Divisão da Esquadra, em 7/4;

– Contra-Almirante Gilberto Max Roffe Hirschfeld – comandante da 2ª Divisão da Esquadra, em 25/4;

– Contra-Almirante Marcus Vinicius Iorio Hollanda – comandante naval da Amazônia Ocidental, em 28/4;

– Contra-Almirante Luiz Fernando Palmer Fonseca – comandante do 6º Distrito Naval, em 9/5;

– Contra-Almirante Arnon Lima Barbosa, subchefe de Logística e Mobilização do Estado-Maior da Armada, em 11/4;

– Contra-Almirante Sergio Antonio da Conceição Freitas – diretor de Assistência Social da Marinha, em 3/4;

– Contra-Almirante Paulo José Rodrigues de Carvalho – subchefe de Operações do Comando de Operações Navais, em 2/4;

– Contra-Almirante Carlos Augusto de Souza – coordenador do Programa de Reaparelhamento da Marinha da Diretoria-Geral do Material da Marinha, em 28/4;

– Contra-Almirante Carlos Afonso Fernandes Testoni – subchefe de Organização do EMA, em 11/4;

– Contra-Almirante José Geraldo Fernandes Nunes – secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, em 8/4;

– Contra-Almirante (Md) Altanir Aurélio Santos, diretor do Centro de Perícias Médicas da Marinha, em 17/4.

POSSE DO DIRETOR DA ESCOLA DE GUERRA NAVAL

O Contra-Almirante Marcos Vinicius Oliveira dos Santos assumiu, em 15 de abril último, a direção da Escola de Guerra Naval, em substituição ao Vice-Almirante Afonso Barbosa.

Na ocasião, o chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra José Alfredo Lourenço dos Santos, que presidiu a cerimônia de posse, publicou ordem de serviço da qual extraímos o seguinte trecho:

“Durante o período em que esteve sob a sua orientação, esta Escola, que prepara nossos oficiais para funções de Estado-

Maior e os qualifica para cargos na Alta Administração, galgou novos patamares de excelência. Dentre as relevantes realizações, destaco: a experiência, ao longo de 2002, de um MBA “precursor” para os instrutores da Escola, o que permitiu a formação de uma massa crítica para analisar as possíveis adaptações destes cursos às necessidades da Marinha. Esta iniciativa culminou na inserção de dois MBA no Plano Diretor Acadêmico da EGN para 2003, um para o Curso de Política e Estratégia Marítimas (MBA em Gestão Internacional) e um para o Curso de Estado-Maior para

Oficiais Superiores (MBA em Gestão Empresarial), sem prejuízo das demais disciplinas. Destaco, ainda, a apresentação ao Estado-Maior da Armada de uma nova publicação denominada "Doutrina de Liderança da Marinha", resultado de um Grupo de Trabalho constituído de oficiais alunos do C-PEM 2002, com vistas a abordar tema de expressiva importância para a Marinha. Também empenhou-se o Almirante Afonso na revitalização do Centro de Estudos Político-Estratégicos (CEPE) da EGN, agora com novo estatuto e estrutura organizacional adequada. A atualização deste Centro possibilitou maior dinamismo na coordenação dos simpósios da Escola, com ativa participação de renomados estudiosos civis e militares, abordando temas atuais como "Terrorismo", "Revolução em Assuntos Militares (RAM)", "Doutrina Atual de Segurança dos Estados Unidos" e outros assuntos de importância política e estratégica."

Do pronunciamento do Almirante Afonso, destacamos:

"A nobre missão da Escola de Guerra Naval, a convivência em ambiente inflamado por ideais plenos de devoção à Marinha e à Pátria; as saudáveis e enriquecedoras revisitas a conceitos dos campos da política, da estratégia e das doutrinas da Marinha e a própria figura emblemática desta escola são aspectos que fundamentam o fascínio e o orgulho que começo a vivenciar por ter sido seu diretor. Adquiri o privilégio de pertencer a um seletivo grupo de almirantes que já exerceram esta direção, aos quais, em oportunidade que muito me apraz, expresso especial reconhecimento pelas presenças observadas em frequentes visitas à Escola, reafirmando respeitáveis exemplos de otimismo e de fé no porvir desta modelar organização de ensino. Foi um prazer muito grande recebê-los a bordo, senhores sempre diretores.

(...)

Algumas realizações ocorreram durante o período em que exerci esta Direção. Sobre elas, desejo apenas fazer referência às alterações dos modelos dos Cursos de Estado-Maior para Oficiais Superiores e de Política e Estratégia Marítimas em virtude da inclusão de cursos de pós-graduação, adequadamente configurados para melhor atender aos propósitos dos referidos cursos. Essas alterações contemplam um substancial esforço na fundamentação teórica considerada indispensável para um aprendizado mais consistente dos assuntos profissionais, ou seja, das doutrinas e metodologias aplicadas na Marinha. Esse esforço pretende contribuir para a formação de oficiais que detenham luz própria, que sejam capazes de liderar transformações e aprimoramentos em nossa Instituição, enfim, de oficiais com entendimentos mais sólidos sobre o complexo sistema internacional do mundo em que vivemos, especialmente no que respeita aos aspectos político-estratégicos."

Destacamos da Ordem de Serviço do Almirante Vinicius:

"Cruzo novamente o portão desta Escola equilibrando-me equidistante do orgulho exultante, do respeito profundo e da gratificação reconhecida.

Domina-me o sentimento de orgulho exultante por assumir a direção da Escola responsável maior pela plena capacitação dos nossos oficiais para o desempenho de comissões operativas e administrativas, para o exercício de comandos, direções e funções de Estado-Maior, além do preparo para os diversos cargos nos altos escalões da Marinha. É também o orgulho pessoal por passar a dirigir os trabalhos nos quais instrutores, professores e oficiais alunos estudam, debatem e disseminam as Estratégias Marítimas e as Doutrinas Navais.

Igualmente, sou dominado pelo mais profundo respeito pela Instituição a que novamente passo a pertencer e por todas as gerações de oficiais que, no passado, forjaram o conceito e a credibilidade desta Escola, hoje ostentados e reconhecidos, seja no País ou no exterior, seja entre nossos pares ou na sociedade civil.

(...)

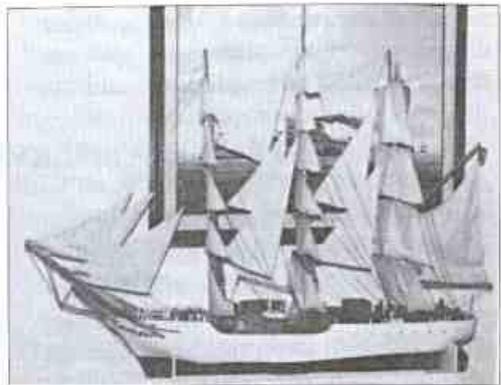
O mundo todo está sob radicais transformações. Talvez mesmo possamos usar a expressão "fúrias transformações". Os

dias inquietantes que vivemos sugerem mudanças que devem e têm que ser estudadas e acompanhadas. A Escola de Guerra Naval acompanha essas transformações. Recentemente, ventos de modernidade sopraram suavemente as nossas estruturas acadêmicas. Perseverar no caminho traçado e ter a responsabilidade para a introdução dos pequenos ajustes de rumo serão os nossos instigantes desafios nos dias que estão por vir."

RÉPLICA DO NAVIO VELEIRO *CISNE BRANCO*

Em 5 de fevereiro, o Centro de Instrução Almirante Alexandrino (CIAA) doou ao Serviço de Documentação da Marinha uma réplica do Navio Veleiro *Cisne Branco*.

Essa réplica, um exemplar de uma série de cinco unidades, foi construída na Escola de Artífices daquele centro de instrução, por ocasião da avaliação das provas práticas das disciplinas de Carpintaria Naval e Marinheira, pelas turmas de Aperfeiçoamento de Carpintaria e Manobras e reparos de 2002. (Do *Nomar* nº 731, de 31/3/2003)



ANTARES REALIZA A COMISSÃO OCEANO SUESTE – II

Ao longo da costa dos estados do Espírito Santo, Rio de Janeiro e São Paulo, o Navio Oceanográfico *Antares* cumpriu a Comissão Oceano Sueste – II no período de 21 de outubro a 4 de dezembro de 2002.

Foram realizadas cem estações oceanográficas, cujas medições dos parâmetros de temperatura, salinidade e oxigênio dissolvido irão contribuir para a confecção de cartas temáticas

para uso da Esquadra. Nessa mesma operação, foram obtidas fotografias por satélite para o projeto RADARSAT e realizadas inspeções navais no arquipélago de Alcatrazes. O Diretor de Hidrografia e Navegação, Vice-Almirante Julio Soares de Moura Neto, embarcou no navio e cumpriu o trecho Santos-Rio de Janeiro. (Do *Nomar* nº 730, de 28 de fevereiro de 2003)

MONITORAMENTO DE ONDAS *ON-LINE* DA UFSC

Completo um ano de atividade, em dezembro de 2002, o Programa de Informação Costeira (PIC) *on-line*, realizado pelo Laboratório de Hidráulica Marítima da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). O PIC tem patrocínio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e da Fundação de Ciência e Tecnologia de Santa Catarina (Funcitec) e apoio do Centro de Pesquisa e Extensão Pesqueira das Regiões Sudeste e Sul (CEPSul) – órgão do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) – e da Petrobras.

Este programa inaugurou no Brasil um sistema de monitoramento do estado do mar com divulgação pública dos dados em “tempo real” via Internet. O monitoramento

é feito por meio de um ondógrafo direcional fundeado ao largo da Ilha de Santa Catarina (80 metros de profundidade), que fornece diagnósticos precisos do estado do mar a cada hora, 24 horas por dia.

O número de visitas à página do PIC na Internet (www.lahimar.ufsc.br/pic) ultrapassou 80 mil consultas (em cerca de 11 meses), atestando que o serviço tem sido útil para todos aqueles que utilizam o mar, seja por lazer ou por trabalho. Além de prestar um serviço à comunidade, os dados coletados através do PIC são uma valiosíssima fonte de matéria-prima para os trabalhos de pesquisa científica em desenvolvimento no Laboratório de Hidráulica Marítima da UFSC. (Do Informativo da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, vol. 14, nº 1, jan./dez. 2002)

SISTEMA DE OBSERVAÇÃO DOS OCEANOS

A Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) ativou, em 27 de fevereiro último, o Escritório Regional da Comissão Oceanográfica Intergovernamental (COI) para o Sistema Global de Observação dos Oceanos (GOOS), conforme o memorando de entendimento firmado entre o governo brasileiro e aquela comissão, subordinada à UNESCO.

O Escritório Regional da COI para o GOOS tem por finalidade facilitar o desenvolvimento e a implementação do programa na região do Atlântico Sul e Tropical,

sob a liderança do Brasil, com o apoio administrativo do Escritório Regional da UNESCO, situado em Brasília.

O propósito do programa GOOS é o de prover dados e informações operacionais sobre o estado presente e futuro do mar em tempo quase real, assimilando-os em modelos de previsão que, por sua vez, virão a gerar produtos de impacto positivo para as atividades da Marinha do Brasil na área marítima de interesse do País. (Do *Bono* nº 213, de 7/4/03)

JORNADA DE ENFERMAGEM MILITAR

“O Desenvolvimento da Enfermagem Militar na Marinha Brasileira”. Este foi o tema central da I Jornada de Enfermagem Militar do Hospital Naval Marcílio Dias (HNMD), realizada nos dias 12 e 13 de maio último no auditório da Escola de Saúde do hospital.

O evento teve os seguintes propósitos: atualização profissional, uniformidade de condutas e procedimentos técnicos e o intercâmbio de experiências.

(Do *Bono* 279, de 5/5/2003)

JORNADAS DO MAR 2000 – ASPIRANTES PREMIADOS

Recebemos como doação da Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra (ADESG), por intermédio do Capitão-de-Mar-e-Guerra Newton Lemos Azeredo, a publicação “Jornadas do Mar 2000 – Dos Mares de Cabral ao Oceano da Língua Portuguesa”, que reúne as Atas do Colóquio de mesmo nome realizado na Escola Naval de Portugal de 20 a 24 de novembro de 2000. A edição, patrocinada pela Fundação Luso-Americana para o Desenvolvimento, traz os 49 trabalhos apresentados durante o evento, dentre os quais o intitulado “O espírito empreendedor humano e a disseminação cultural”, de autoria dos aspirantes da Marinha do Brasil Ricardo de Bragança Oneto Araújo, Rafael Radé Pacheco e Uriel Monteiro de Oliveira, agraciados com Prêmio Escola Naval de Portugal na Área de Relações Internacionais e Estratégia. Outros 13 trabalhos mostrados no Colóquio também mereceram premiações.

A seguir, transcrevemos as palavras do Contra-Almirante José Luís Ferreira Leiria Pinto, da Marinha portuguesa, presidente da Comissão Executiva do Colóquio.

“O título do colóquio, ‘Dos Mares de Cabral ao Oceano da Língua Portuguesa’, sugere, em princípio, que ao relembrar um navegador de 500 estamos a evocar um fato já vivido e por isso o interesse do evento poderia ser secundário, já que na atualidade o que se tornou usual é considerar o tempo presente e quanto muito olhar superficial e despreocupadamente o tempo futuro. Porém, consideramos que só se pode compreender e enfrentar convenientemente o presente e simultaneamente projetar, sob um aspecto positivo, se se estudar e analisar o tempo passado. Seguindo esta metodologia, temos possibilidade de conhecer experiências já vividas, plenamen-

te concretizadas e assim tirar ilações que nos serão muito úteis não só no presente como também no futuro.

A viagem de Pedro Álvares Cabral em 1500 uniu pela primeira vez a velha Europa, centro de civilização de então, ao Novo Mundo – o Brasil, à vizinha África e à longínqua Ásia. Nestas quatro partes do Mundo, na época conhecidas, aconteceu um encontro de culturas que, entre várias conseqüências, originou a disseminação da nossa língua pelas margens do Atlântico e do Índico – “O Oceano da Língua Portuguesa”, daí a denominação do presente colóquio.

Além de evocar o passado e analisar as conseqüências culturais, sociais, tecnológicas e econômicas que esse passado originou, importa salientar mais dois objetivos desse acontecimento.

Pensamos que, apesar de ultimamente se ter detectado alguma, embora tênue, vontade política de procurar que Portugal regresse ao mar, tem-se constatado que a sociedade portuguesa, nomeadamente os seus dirigentes, estão alheados e por conseqüência não têm dado o devido destaque às virtualidades do mar, esquecendo-se que foi o mar que esteve na emergência da nossa nacionalidade e constitui a principal causa de afirmação de Portugal como Estado independente perante a comunidade internacional. Assim, o presente evento servirá para “promover o estudo e a reflexão sobre as potencialidades do mar em todos os seus aspectos, com ênfase especial para a formação e afirmação da Comunidade de Língua Portuguesa”.

Outro aspecto que gostaríamos de salientar é o fato de que, presentemente, devido ao desenvolvimento de novos Princípios e Conceitos de Defesa, nomeadamente o fim do Serviço Militar Obrigatório, have-

rá possivelmente uma tendência para um enfraquecimento da ligação entre as Forças Armadas e a Nação. Nestes termos, torna-se necessário e imprescindível que se estabeleçam novos laços de comunicação através de encontros em que se possam debater e trocar idéias, particularmen-

te em assuntos relacionados com o mar, daí que este colóquio "além de constituir um estímulo para a apresentação e discussão temática orientada, pretenda ainda proporcionar a convivência entre estudantes de diferentes instituições e personalidades ligadas às várias áreas em discussão".

CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS: SUAS RAÍZES. COMEMORAÇÃO DO 195º ANIVERSÁRIO NO MUSEU NAVAL

A Associação de Veteranos do Corpo de Fuzileiros Navais (AVCFN) realizou em 8 de abril, no Museu Naval, RJ, Sessão Solene em comemoração ao 195º aniversário do Corpo de Fuzileiros Navais.

Com a presença de diversas autoridades – entre elas o comandante-geral do CFN e demais almirantes (FN) da ativa, ex-comandantes-gerais e almirantes da reserva, além de comandantes de OM –, o evento teve a participação marcante do Contra-Almirante Max Justo Guedes – diretor do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha –, orador oficial da cerimônia, que atendeu a convite da AVCFN, falando sobre o tema "O Corpo de Fuzileiros Navais: suas raízes".

Remontando aos idos do século XVII, o Almirante Max fez referência a D. Francisco Manuel de Melo (1608-1666), "poeta, prosador, soldado e aventureiro", como

sendo "este grande historiador quem nos deu a primeira pista sobre as origens do nosso Corpo de Fuzileiros Navais, com a criação do "Terço da Armada".



Ainda como parte da Sessão Solene, a AVCFN outorgou diplomas a alguns veteranos, pelos serviços relevantes prestados à Associação. Entre os agraciados, estavam os Almirantes-de-Esquadra (FN) Coaraciara Brício Godinho e Luís Carlos da Silva Cantídio (ex-comandantes-gerais do CFN), Grandes Beneméritos; os Capitães-de-Mar-e-Guerra (FN) Luiz Roberto de Moraes Passos (comandante do Batalhão Naval) e Jorge Mendes Bentinho (imediato do Comando do Pessoal de Fuzileiros Navais), Sócios Honorários; o Capitão-de-Fragata (FN) Hélio Augusto de Souza e o Suboficial (FN) Falcão (ex-presidentes da AVCFN), beneméritos.



II SIMPÓSIO ANUAL DE COMUNICAÇÕES NAVAIS

Sob a coordenação do Comando do 3º Distrito Naval, foi realizado o II Simpósio Anual de Comunicações Navais, de 29 de outubro a 1º de novembro. O evento, ocorrido nas dependências da Base Naval de Natal, teve como propósitos permitir o intercâmbio entre as Estações-Rádio da Marinha e contribuir para o emprego pleno e eficaz dos recursos existentes, para o alcance dos propósitos estabelecidos na doutrina de comunicações da Marinha e para o gerenciamento de comunicações rápidas, seguras, confiáveis, flexíveis e integradas, bem como para o fomento de uma mentalidade de comunicações uniforme e mais eficiente, permitindo um grau de aprestamento adequado a todas as estações integrantes do Sistema de Comunicações da Marinha (Siscom).

Dos temas abordados, ressaltam-se os seguintes: a segurança nas comunicações navais; a rede de comunicações integradas da Marinha (Recim); a contribuição do Centro de Eletrônica da Marinha na manutenção dos equipamentos de comunicações; o serviço móvel marítimo; o servidor fixo; a condição de proficiência das estações-rádio secundárias; a dinâmica

operativa e administrativa das estações-rádio e a importância da Estação-Rádio da Estação Naval do Rio de Janeiro no contexto amazônico.

No último dia desse simpósio, foi realizada uma visita às instalações da Estação-Rádio da Marinha em Natal e do Posto de Radiomonitoragem, quando oficiais e praças puderam observar a operação daquela estação, comparar procedimentos e verificar soluções criativas, adotadas para superar algumas dificuldades na condução do serviço de comunicações daquela unidade militar.

As informações obtidas nesse simpósio foram analisadas por grupos de trabalho da Diretoria de Telecomunicações da Marinha (DTM), a fim de orientar os esforços na revisão da doutrina, na formulação de procedimentos e na implementação de requisitos para a melhoria do Siscom nos próximos anos.

O próximo simpósio será realizado na área do 5º Distrito Naval (Rio Grande-RS), pela Estação Radiogoniométrica da Marinha do Rio Grande, no segundo semestre do corrente ano. (Do *Nomar* nº 730, de 28 de fevereiro de 2003)

CIAGA INAUGURA CENTRO DE TREINAMENTO DE APOIO MARÍTIMO

Foi inaugurado, em 27 de fevereiro de 2003, no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), o Centro de Treinamento de Apoio Marítimo (CTAM).

A cerimônia, presidida pelo Vice-Almirante Napoleão Bonaparte Gomes, diretor de Portos e Costas, foi realizada na antiga "Casa do Prefeito", reformada e modernizada para receber o simulador de posicio-

namento dinâmico e salas de aula, como núcleo embrionário para o treinamento e desenvolvimento das técnicas de *off-shore*, a partir da necessidade apresentada pela comunidade marítima que opera no apoio às atividades de prospecção e extração de petróleo, hoje em franca expansão.

Os cursos a serem desenvolvidos no CTAM serão implementados gradativa-

mente, dependendo da preparação de instrutores e do aporte de recursos instrucionais, fatos a serem concretizados com o apoio das próprias empresas interessa-

das na formação do marítimo, que atua em tão especializado segmento da Marinha Mercante brasileira. (Do *Nomar* nº 731, de 31/3/2003)

BATALHÃO LOGÍSTICO EM ADESTRAMENTO COM NOVAS VIATURAS UNIMOG

Um destacamento da Companhia de Transportes do Batalhão Logístico de Fuzileiros Navais realizou, em dezembro, adiestramento de navegação motorizada na região de Maricá – Rio de Janeiro.

Tal adiestramento visou à capacitação das equipes de abastecimento, coleta e evacuação de baixas e das equipes móveis de manutenção do batalhão no deslocamento no terreno com rapidez e precisão, por meio do emprego das informações existentes nas cartas, do odômetro da viatura e da identificação da planimetria e de pontos críticos existentes.

Foi o primeiro emprego operacional das viaturas Unimog do mais novo lote recebido pela unidade. Tais viaturas, além de

representarem um substancial avanço na capacidade de transporte dos grupos operativos de fuzileiros navais, ampliaram significativamente sua mobilidade “através campo” (expressão utilizada pelo Corpo de Fuzileiros Navais que significa *off-road*), conforme já demonstrado em diversos exercícios.

O Batalhão Logístico de Fuzileiros Navais tem a finalidade de prover o apoio logístico de abastecimento, manutenção, saúde, transporte e serviços gerais aos grupos operativos de fuzileiros navais e sua origem remonta ao extinto Batalhão de Manutenção e Abastecimento, criado em 1971. (Do *Nomar* nº 730, de 28 de fevereiro de 2003)

VF – 1 ALCANÇA MARCA DE 2.000 HORAS DE VÔO

No início do mês de março, o Esquadrão VF-1 atingiu a marca de 2.000 horas de voo com as aeronaves AF-1/1A. Decorridas apenas três anos do início de seus voos, o VF-1 alcançou elevado nível de operacionalidade, sempre focado na segurança de voo, o que permitiu a conquista dessa expressiva marca.

Nesse tempo, o Esquadrão realizou seus primeiros toques e arremetidas no *NaeL Minas Gerais*, operou a partir do *NAe São Paulo*, tocou o convés do CVN-

68 *Nimitz* (US NAVY), quebrou a barreira do som, realizou reabastecimento em voo (REVO) com os KC-130 da FAB, além de ter cumprido deslocamentos, principalmente para Santa Maria e Natal, de onde realizou o primeiro lançamento de um míssil Sidewinder AIM-9H.

A marca atingida coroa todo um esforço despendido na retomada das operações com aeronaves de asa fixa na nossa Marinha. (A *Macega* – março/abril – 2003)

LEILÃO DE EMBARCAÇÕES E INSPEÇÃO NAVAL

Fruto das atividades de inspeção naval, a Capitania dos Portos do Rio de Janeiro (CPRJ) realizou, em 6 de fevereiro último, o leilão do primeiro lote de embarcações apreendidas até 2002.

Constaram do leilão os navios *Araruama* e *Jaci Ramos*, ambos abandonados há mais de cinco anos na Bafa de Guanabara. Esse leilão representa o marco de uma campanha desenvolvida pela Capitania visando a regularizar as condições de navegabilidade e de segurança nas águas de sua jurisdição e em terrenos de Marinha no Estado do Rio de Janeiro.

A CPRJ tem realizado várias operações de inspeção naval, destacando-se a mais recente, denominada Verão 2002/2003, que empregou, além das embarcações de inspeção naval, helicópteros e um caminhão para transporte das embarcações apreendidas. Essa operação abrangeu, inicialmente, as áreas da Barra da Tijuca e Cambinhas e depois estendeu-se às praias de Cabo Frio, Macaé, Rio das Ostras, Barra de São João e da Ilha de Paquetá, resultando na apreensão de várias embarcações irregulares, que comporão um processo para o segundo leilão ou para incorporação à União. Algumas dessas embar-

cações poderão ser usadas para reforço nas atividades de inspeção naval.

Como parte da campanha de conscientização dos usuários de embarcações de esporte e recreio, visando à segurança nas praias do Rio de Janeiro, realizaram-se reuniões de assessoramento com os comodoros e dirigentes de marinas e iates. Naquelas ocasiões foram apresentadas palestras e debates, conduzidos pelo capitão-dos-portos do Rio de Janeiro, com a finalidade de divulgar conhecimentos e procedimentos relativos à segurança das atividades náuticas, especialmente na faixa de praias e margens de rios ou lagos, de modo a proteger a integridade física dos banhistas.

Para agilizar o atendimento ao usuário na obtenção da habilitação de amador, a capitania implementou a aplicação da prova eletrônica. Dessa forma, o usuário retira sua habilitação no mesmo dia em que foi avaliado.

A partir das experiências obtidas nas atividades de inspeção naval, a CPRJ criou o Selo de Qualidade, objetivando identificar as embarcações vistoriadas. Atualmente, a Diretoria de Portos e Costas (DPC) estuda o emprego desse selo em âmbito nacional. (Do *Nomar* nº 730, de 28 de fevereiro de 2003)

MINAS GERAIS À VENDA NA INTERNET

O Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, que teve baixa da Marinha do Brasil em 16 de outubro de 2001, sendo substituído pelo Navio-Aeródromo *São Paulo* (o porta-aviões *Foch*, um modelo mais moderno, construído em 1968 pela França), está sendo anunciado na Internet para venda, no site da French Creek Boat Sales. O preço pedido é de US\$ 4,5 milhões.

O *Minas Gerais*, batizado primeiramente como *Vengeance*, foi construído pelo

estaleiro britânico Swan Hunter & Wigham Richardson entre 1942 e 1945. Após servir à Marinha da Inglaterra, o *Vengeance* foi emprestado para a Austrália em 1953, sendo usado na Guerra da Coreia. Em 1956, o Brasil, então sob o governo de Juscelino Kubitschek, adquiriu o navio, batizando-o de *Minas Gerais*.

Nas últimas duas décadas, o NAeL passou por várias reformas e modernizações antes de ser considerado obsoleto e sem

capacidade bélica pela Marinha do Brasil, que o colocou à venda em meados do ano passado. A partir de então, muito se especulou sobre o destino do navio, o último sobrevivente de uma geração de navios ingleses da Segunda Guerra Mundial.

Em julho de 2002, o *JB on-line* publicou que a H.K. Jiexin Shipping teria arrematado o *Minas Gerais* para transformá-lo em atração turística de um porto nos arredores de Xangai (China), com lojas, bares e um pequeno museu. No final do ano passado, o grupo intitulado Friends of HMS Vengeance, integrado por veteranos da Segunda Guerra, afirmou que o navio foi comprado por um empreendedor que estaria negociando com os ingleses para que a embarcação retornasse à sua terra natal e fosse transformada em museu.

Hoje o *Minas Gerais* está sendo anunciado na Internet com a seguinte descri-

ção: "Distinction as the last surviving Aircraft Carrier built in England for WW II and commissioned as the HMS Vengeance in late 1944, this unique vessel served the British then the Australian Navy as HMAS Vengeance prior to her sale to Brazil In 1956. Undergoing reconstruction and overhaul in Rotterdam from 1957 to 1960 she was commissioned as the Minas Gerais in December of that year. During her service with the Brazilian Navy she was overhauled from 1976 to 1980 completing a 5-year refit in 1981. She was Decommissioned on the 16th of October 2001 and is currently for sale dockside in Rio de Janeiro, \$4,500,000(USD). **French Creek Boat Sales Ltd.:** <http://www.frenchcreekboatsales.com>.

(Fonte: <http://pcworld.terra.com.br/pcw/update/9057.html>)

OPERAÇÃO ASPIRANTEX – 03

No período compreendido entre 16 de janeiro e 3 de fevereiro, o Navio-Aeródromo *São Paulo*, as Fragatas *União*, *Dodsworth*, *Bosísio*, *Constituição* e *Rademaker*, o Contratorpedeiro *Pernambuco* e os Navios-Tanque *Marajó* e *Almirante Gastão Motta* fizeram-se ao mar, constituindo a Força-Tarefa 701, com a finalidade de realizar a Operação Aspirantex-03. O comandante da força-tarefa foi o Vice-Almirante Euclides Duncan Janot de Matos, comandante-em-chefe da Esquadra.

Durante toda a comissão, embarcaram no *São Paulo* 68 aspirantes da Escola Naval, que puderam acompanhar de perto as atividades de bordo e tomar conhecimento da vida de um oficial de Marinha no mar.

Dentre os inúmeros exercícios realizados, destacam-se: confronto de forças, operações de esclarecimento, transferência da carga leve, operações aéreas de ataque armar, manobras táticas, guerra eletrônica, operações anti-submarino, transferência de óleo no mar, e, com sucesso, a primeira missão de interceptação com aviões AF-1.

Durante a estadia no porto de Mucuripe, em Fortaleza, o navio constituiu-se na grande atração da cidade, recebendo cerca de 20 mil visitantes a bordo.

Ao final da comissão, o *São Paulo* alcançou a notável marca de mais de 400 enganches/catapultagens, finalizando, com brilhantismo, a Operação Aspirantex-03. (Do *Nomar* nº 730, de 28 de fevereiro de 2003)

OPERAÇÃO SARSUB

A operação de busca e socorro a Submarino Sinistrado, conhecida como SARSUB, foi realizada de 8 a 12 de dezembro de 2002 pela Força de Submarinos, revestindo-se de características históricas. Essa foi a primeira vez que a Marinha do Brasil realizou uma passagem de material para um submarino em imersão; uma acoplagem de um sino de Resgate e o escape de tripulantes de um submarino da classe *Tupi* pelo método de salvamento individual.

A operação ocorreu com pleno êxito, quando foram testados os procedimentos estabelecidos na Marinha do Brasil e verificada a capacidade e a operacionalidade do Navio de Socorro Submarino (NSS) *Felinto Perry*.

conduzida na Baía da Ilha Grande, nas proximidades da Enseada do Sítio Forte.

A operação, dividida em quatro fases, foi realizada a uma profundidade de cerca de 30 metros, gerando um crescente grau de dificuldade ao longo dos dois dias de execução.

A primeira fase consistiu na realização do exercício de passagem de ar de alta pressão para o submarino pousado no fundo, empregando uma dupla de mergulhadores, monitorada e guiada pelo Veículo de Operação Remota (VOR), e na técnica de mergulho dependente (com suprimento de ar da superfície por meio de mangueiras). Nesse exercício, o mergulhador conectou uma mangueira oriunda do *Felinto Perry*

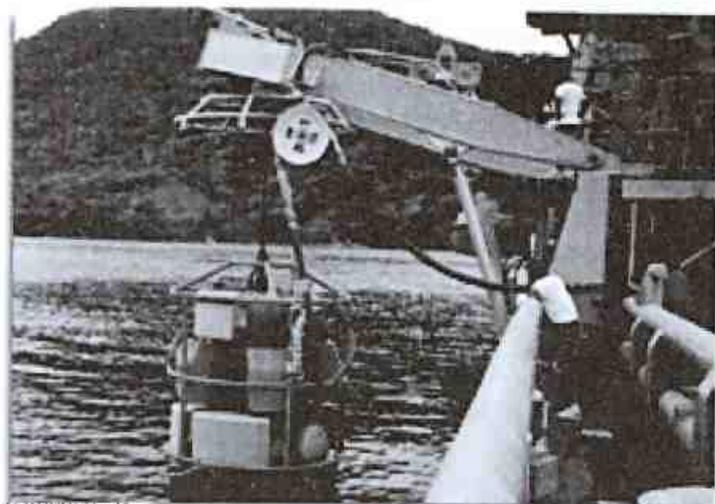


Contando com a participação do Submarino *Timbira*, de mergulhadores da Base Almirante Castro e Silva (BACS) e do Centro de Instrução Almirante Átilla Monteiro Aché (CIAMA) e com a presença do comandante da Força de Submarinos, a bordo do *Felinto Perry*, a operação foi

em uma das tomadas existentes no convés do submarino, permitindo que fosse realizada uma carga de ar.

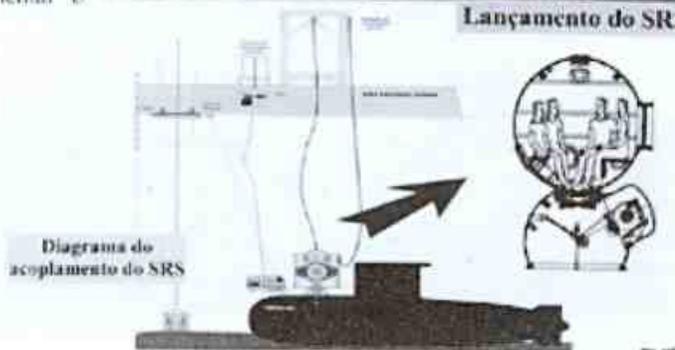
Para compor a segunda fase, foi realizado um exercício de transferência de material para o interior do submarino, utilizando a câmara existente no torreão, situado na

vela. Mais uma vez houve a participação do VOR e de mergulhadores para transportar o material do *Felinto Perry* até o submarino. Por meio de manobra de escotilhas, o material foi recebido com sucesso no interior do submarino. Em uma situação real, essa manobra permitiria ampliar a sobrevida da tripulação, transferindo absorvedores de dióxido de carbono (CO_2) e geradores de oxigênio.



Escotilha do

Lançamento do SRS



Na terceira fase, foi realizado um exercício de acoplamento do Sino de Resgate Submarino (SRS) na escotilha de salvamento do submarino. Esse exercício foi iniciado com o posicionamento do *Felinto Perry*

sobre o submarino e o posterior lançamento do SRS. Foram utilizados os sistemas de posicionamento dinâmico e o VOR, além do apoio de mergulhadores para conectar o cabo de tração do SRS à escotilha do submarino. Para o sucesso dessa fase foi fundamental o apoio da equipe contratada da empresa Subsea 7 (ex-CONSUB) nos reparos que permitiram o recomissionamento do VOR e do SRS.

Finalmente, a quarta fase consistiu de um exercício de escape pelo método de salvamento individual. Para a realização desse exercício, o submarino efetuou uma imersão estática na Enseada de Sítio Forte e pousou no fundo. Uma equipe de oito mergulhadores foi mobilizada para prover a segurança externa aos dois tripulantes do submarino que realizaram o escape, sendo recolhidos pelo *Felinto Perry*.

A capacitação definitiva da MB na busca e socorro a submarino sinistrado será alcançada com a contínua operação do Navio de Socorro Submarino *Felinto Perry* e com o permanente progresso dos adestramentos desenvolvidos pela Força de Submarinos. (Do *Nomar* n° 730, de 28 de fevereiro de 2003)

O ACHAMENTO DO BRASIL

Recebemos como doação a Edição Especial da revista *Segurança & Defesa* comemorativa do Ano do Jubileu de Ouro (50 anos) da Associação de Diplomados da Escola Superior de Guerra (ADESG)¹. A revista, relativa ao ano de 2001, publica com destaque o texto "O achamento do Brasil", do Contra-Almirante Max Justo Guedes, diretor da Diretoria do Patrimônio Histórico e Cultural da Marinha (DPHCM).

Transcrevemos a seguir alguns trechos do artigo do Almirante Max.

"Está razoavelmente assente entre os historiadores da viagem de Bartolomeu Dias que, ante o insucesso da última viagem de Diogo Cão em alcançar o finisterra africano, D. João II despachou de Lisboa, em agosto de 1487, esquadriha sob o comando daquele nauta para prosseguir o descobrimento costeiro até o Oceano Índico. Graças à grande habilidade marinheira de Dias e seus pilotos Pêro Alenquer, Álvaro Martins e João de Santiago, foi vencido o difícil condicionalismo físico do Atlântico Sul e ultrapassado, pelo largo, o logo depois denominado Cabo de Boa Esperança, no início de 1488, com isto ficando aberta a rota para o Oceano Índico e a chegada à Índia.

(...)

Após hesitar entre o próprio Vasco da Gama e Pedro Álvares Cabral para o comando da expedição, a escolha recaiu sobre o segundo. Aos 15 de fevereiro de 1500 uma carta régia nomeou Pedro Álvares Cabral

para exercer a capitania-mor da esquadra que então se aprestava para a Índia.

(...)

O traçado da derrota da frota até a chegada à costa brasileira que, no já longínquo ano de 1961, preparei para o meu trabalho *O Descobrimento do Brasil* teve como suportes principais a notável carta de Pêro Vaz de Caminha, o borrão original das instruções de Vasco da Gama para a segunda armada, as informações das cartas-piloto e dos roteiros quinhentistas e actuais.

(...)

A armada largou do Tejo no dia 9 de março de 1500, com isto evidenciando-se o propósito de cruzar o Índico na *monção grande*, fazendo o caminho directo a Santiago, no Arquipélago de Cabo Verde, onde só haveria escala em caso de necessidade de aguada; dali rumaria ao sul, impulsionada pelo alísio do nordeste. Ao tornar-se o vento *escasso*, isto é, ponteiro, soprando em sentido contrário ao rumo desejado, portanto, quando encontrado o alísio de sueste, a frota meter-se-ia na volta do mar, buscando contornar este vento, até ficar com o Cabo da Boa Esperança em leste franco, para então demandá-lo navegando sobre ele acionada pelos ventos gerais de oeste.

(...)

O cotejo de várias das fontes fundamentais para o estudo da viagem de Pedro Álvares Cabral permite deduzir-se que largaram do Tejo 13 navios, dos quais pro-

¹ N.R.: Publicação doada à Biblioteca da Marinha pela ADESG, por intermédio do Capitão-de-Mar-e-Guerra Newton Lemos Azeredo.

vavelmente 10 eram naus e três “navios menores”, que, com muita verosimilhança, seriam caravelas. Foram empregados, destarte, os dois tipos de navios desenvolvidos em Portugal ao longo de pouco mais de meio século, especialmente para os descobrimentos e o comércio seqüente a este.

(...)

Dos três únicos nomes dos navios cabralinos que a nós chegaram, seriam caravelas a *Anunciada*, tendo como capitão Nuno Leitão da Cunha, e a *São Pedro*, por sua vez possivelmente capitaneada por Simão de Miranda.

O mesmo ocorre em relação às dez naus, sendo uma naveta, tendo as maiores aproximadamente 250 e 200 tonéis, que seriam a capitânia de Pedro Álvares Cabral e a *El-Rei*, de Sancho de Tovar, que foi a única cujo nome chegou até nós. Outras seis andariam pelos 180 tonéis, uma das naus teria cerca de 130 tonéis.

(...)

Em síntese, pode-se afirmar que, se a armada cabralina fosse composta de caravelas ela poderia, a exemplo do que fez Bartolomeu Dias, costear a África e só fazer-se na *volta do mar* em altas latitudes, muito próximas do Cabo da Boa Esperança. Com isto, o Brasil não teria sido descoberto por Pedro Álvares Cabral...

(...)

As fontes variam também no número de tripulantes da armada cabralina, indo dos 900 da *Crônica* do Museu Britânico aos 1.500 de Castanheda e Góis passando pelos 1.200 de João de Barros.

(...)

Deixando Lisboa, rumaram para as Canárias, que alcançaram em 5 dias, velo-

cidade média de 5,8 nós. As 800 léguas entre este arquipélago e o Cabo Verde foram vencidas em oito dias, caindo a velocidade para 4 nós; não necessitando de aguada, a armada cruzou o arquipélago, onde desapareceu, sem explicação possível, a nau de Vasco de Ataíde. Dois dias de buscas foram infrutíferas, pelo que, na noite de 24 para 25 de março, ainda sob influxo do alísio de nordeste, a armada continuou seu avanço para sul até alcançar, cerca dos 4° N, as calmas equatoriais, uns cinco dias depois.

(...)

Navegadas 300 milhas em cerca de três dias, no dia 21 de abril, Terça-feira das oitavas da Páscoa, viram os mareantes da armada cabralina “[...] *ervas compridas a que chamam botelho e assim outras a que também chamam rabo-de-asno*”.

(...)

Em relação aos múltiplos itens da intencionalidade, embora fosse provável a noção, em Portugal, da existência de terras a ocidente (basta lembrar que D. João II afirmou a Colombo serem dele as terras descobertas pelo genôves), não há qualquer documentação consistente sobre já haverem chegado portugueses a tais terras. A afirmação de Duarte Pacheco Pereira não encontra, por isso, respaldo documental.

(...)

Se Cabral, ao encontrar, em latitude próxima aos 17° S, condições de vento que lhe permitiram, sem problemas, prosseguir na rota da Índia, julgou propícia a ocasião para reconhecer a terra cujos sinais de proximidade tinha desde o dia anterior, é natural que mandasse rumar directamente a oeste. Estávamos em abril, já iniciada a monção de sul, que deve ter alterado algo este rumo. Em 1961, imaginei que, para alcançar a foz do Rio do Frade, segundo ponto de fun-

deio, a armada houvesse feito a aproximação no rumo *oeste quarta a noroeste*. Àquela altura, apenas uma vez havia eu navegado na região e meu comandante muito relutara em aproximar-se de terra para que eu avistasse o monte mais famoso e importante do Brasil.

Algumas outras vezes estive na região, a ela chegando de avião, o que me impediu nova verificação. A grande oportunidade surgiu em 1979 quando, para reconhecer e fotografar todo o litoral brasileiro, entre o Rio de Janeiro e o Rio Grande do Norte, consegui helicóptero da Marinha. Com a aeronave voando na altura aproximada do cesto de gávea de uma nau cabralina, efectuei múltiplas aproximações em rumos que, de quarta ($11^{\circ} 15'$) em quarta, cobriram todo o sector em que o Monte Pascoal era visto, desde sudoeste até noroeste. O resultado foi mais elucidativo que minha expectativa, já que só avistei o monte e as “[...] *serras mais baixas ao sul dele...*” da maneira descrita por Caminha quando a aproximação se fez vindo exactamente de sueste!

A conclusão lógica, a meu ver, é que a arribada foi proposital, intencional, para reconhecer a terra suspeitada já em Portugal e convenientemente situá-la para apoio na rota da Índia e não um encontro casual quando a armada passava ao largo da costa.

Descoberta a terra, ao entardecer do dia 22 de abril, seguiu-se a natural providência de fundear, para aguardar a luz do dia seguinte e aproximar-se da costa. Ela ocorreu a seis léguas da costa (umas 19 milhas), sonda de 19 braças, ancoragem limpa.

Na manhã seguinte, caravelas na vanguarda e sondando constantemente, a armada aproximou-se mais de terra, até novamente fundear, desta vez a meia légua da praia (milha e meia), em nove braças, cerca das 10 horas da manhã, próximo à foz de um rio, que identifiquei ser o Rio do Frade. Aliás, após conselho, decidiu enviar batel

a terra, indo nele Nicolau Coelho, experimentado navegante, que observaria o rio e os homens avistados de bordo. Ocorreu assim o primeiro encontro entre portugueses e indígenas brasileiros, dificultado pelo embate das ondas, pois a pequena embarcação ficou ao largo.

(...)

...esteve a armada até o sábado seguinte, 2 de maio. No período, foram rezadas duas missas, amiudou-se o contacto com os indígenas tupiniquins, que senho-reavam a região, foi calculada por Mestre João e os pilotos Afonso Lopes e Pêro Escolar a latitude do “Porto Seguro”, $17^{\circ} S$, com erro de uns $40'$, e deixados em terra dois degredados e dois grumetes que desertaram.

Antes de retomar a rota para a Índia, Cabral despachou para o reino a naveta dos mantimentos, capitaneada, conforme visto, por Gaspar de Lemos. Levava cartas de Cabral, dos principais capitães, de Caminha e Mestre João, todas perdidas, exceto as duas últimas.

No mesmo dia 2 velejaram os onze navios da armada, quatro deles naufragaram antes de atingido o Cabo da Boa Esperança. (...)

(...)

Com seis velas, Cabral alcançou a Índia, em setembro de 1500, na *monção grande*, como estava previsto. Em Calecut surgiram desentendimentos, portugueses foram mortos e o porto bombardeado. (...)

Aos 23 de junho reentrou no Tejo a *Anunciada* e, na seqüência, Cabral e Pêro de Ataíde; finalmente, chegaram Nicolau Coelho, Sancho de Tovar e Diogo Dias. Conclufa-se assim a viagem que, parecendo momentaneamente desastrosa, se transformaria no maior feito da gente lusa: o Descobrimento do Brasil.

DO FORTRAN À INTERNET

Recebemos um exemplar do livro *Do Fortran à Internet – no rastro da trilogia: educação, pesquisa e desenvolvimento*¹, de autoria de Tércio Pacitti, editado pela Makron Books do Brasil.

O autor é engenheiro pelo Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA), MSc, e PhD pela Universidade da Califórnia, Berkeley. Sua vasta experiência no ramo de tecnologia contribuiu para receber o Prêmio Excelência em Software (1996), concedido pelo Centro Internacional de Tecnologia de Software (CITS) e, em 1998, a Grande Cruz do Mérito Científico, concedida pelo Presidente da República.

Da orelha do livro, transcrevemos:

“Para ser lido:

– pelos jovens que desejam dedicar-se à informática, conhecer parte de sua história e, ao mesmo tempo, compartilhar a experiência de vida de um pioneiro;

– pelos adultos provindos da era da computação centralizada e que procuram orientação em face dos novos rumos da informática;

– em especial, pelos líderes deste país para se conscientizarem da importância da Educação exigida pela emergente Era da Informação;

– por aqueles que desejam conhecer parte da história da informática.

Para atingir os quatro objetivos acima e tornar a leitura amena, Tércio Pacitti faz um histórico da informática dos anos 40 aos 90, trazendo consigo “historinhas” e experiências de vida de um educador. O autor revive nome de pessoas, até hoje anônimas ou não, que participaram, de uma maneira ou de outra, de sua escala profissional.

O livro narra os primeiros tempos do ITA, quando o curso de engenharia da aeronáutica se despreendeu do Instituto Militar de Engenharia (IME); a semente da Embraer; o início da história da Coordenação dos Programas de Pós-Graduação em Engenharia (COPPE) e do Núcleo de Computação Eletrônica da Universidade Federal do Rio de Janeiro (NCE/UFRJ), além de outros projetos pioneiros dentro e fora da Aeronáutica.

Para escrever sobre o futuro da Informática, o autor empreendeu uma longa viagem ao exterior, onde colheu as idéias de alguns jovens professores de Berkeley, do MIT, de Santa Cruz, de Stanford e dos presidentes da Software AG e da Xerox Parc. Finalmente, o último módulo do livro, o Educacional, traz uma forte mensagem à nossa sociedade, em função da emergente Era da Informação.”

O livro, de 453 páginas, é dividido em dez capítulos: **Capítulo 1** – Introdução – Por que este livro?; **Capítulo 2** – Historinhas para contar: quem não as tem não viveu; **Capítulo 3** – Montenegro – um homem de visão tecnológica; **Capítulo 4** – Anos 40...As ambições da juventude; **Capítulo 5** – Anos 50... O berço da indústria aeroespacial; **Capítulo 6** – Anos 60...O embrião de nossa informática; **Capítulo 7** – Anos 70... Os grandes desafios; **Capítulo 8** – Anos 80... O início da colheita e **Capítulo 9** – Anos 90... O presente e o futuro dependem da vontade de nossa gente. Este último é dividido em quatro subtítulos: Módulo Presente; A Viagem; Módulo Futuro; Módulo Educacional, sendo o Módulo Educacional subdividido em: A realidade

NR. Publicação doada à Biblioteca da Marinha pela Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra (ADESG) por intermédio do Capitão-de-Mar-e-Guerra Newton Lemos Azeredo.

de; Os clássicos e os novos informatas; Um conselho; Sinergismo cognitivo e coletivo; Ansiedade do futuro – A fotônica; Operacionalização do ensino; Estratégi-

as religiosas; Estratégias nacionais; E aqui no Brasil?; A nova trilogia: determinação, inteligência, seriedade; A mensagem final: seriedade.

MENTALIDADE MARÍTIMA E PROJETO NAVEGAR EM FLORIANÓPOLIS

Colaborando com o projeto de desenvolvimento da mentalidade marítima patrocinado pela Secretaria Interministerial para os Recursos do Mar (Secirm) e com o apoio da Sociedade dos Amigos da Marinha em Santa Catarina (Soamar-SC), a Escola de Aprendizes-Marinheiros de Santa Catarina (EAMSC) executou um trabalho de aproximação com a comunidade local por meio de projetos de integração social que buscam inserir os jovens na sociedade, aumentar a sua auto-estima e a consciência de cidadania.

O Programa de Mentalidade Marítima em Florianópolis selecionou 20 alunos das escolas públicas de ensino médio Irineu Bornhausen e Américo Dutra para desenvolver atividades de vela e remo na escola.

Simultaneamente, é realizado o Projeto Navegar, em conjunto com a Fundação

Catarinense de Desporto, com a participação de 160 jovens de rede de ensino público.

A par da atividade fim desenvolvida, também foram abordados de modo sucinto assuntos como ecologia, sobrevivência no mar, natação utilitária, arte do marinheiro, primeiros socorros, higiene e profilaxia de Doenças Sexualmente Transmissíveis (DST), palestras sobre drogas e seus malefícios, meio ambiente e recursos do mar e noções de civismo e cidadania.

No período de dois meses, os jovens desenvolveram suas atividades dentro de um ótimo ambiente de camaradagem e perfeita integração e tiveram café-da-manhã e almoço, orientação médica e odontológica, além de cobertura de seguro de vida em todas as ocasiões, inclusive fora da EAMSC. (Do *Mar à Vista* nº 6, de março/2003)

JOVENS CARENTES SE FORMAM FUZILEIROS MIRINS

O Grupamento de Fuzileiros Navais de Salvador formou, no dia 10 de janeiro, a primeira turma de “fuzileiros mirins”. A cerimônia de entrega dos diplomas foi presidida pelo comandante do 2º Distrito Naval.

Esse projeto de apoio ao adolescente integra um convênio assinado entre a Marinha e a Secretaria do Trabalho e Ação Social (Setras) e objetiva a iniciação profissional de jovens com idade entre 14 e

16 anos que estejam em situação de risco nas ruas.

O treinamento da primeira turma, de 30 alunos, teve a duração de dois meses. Foram ministrados cursos nas áreas de carpintaria, mecânica, eletricidade, eletrônica, jardinagem, música, enfermagem e aulas sobre civismo e etiqueta.

Desenvolveram-se, ainda, diversas atividades esportivas, como vôlei e futebol, além de treinamento físico-militar.

No decorrer do curso, foram realizadas palestras sobre higiene bucal, doenças sexualmente transmissíveis, drogas, religião e prevenção de acidentes de trabalho.

Os requisitos para a participação nesse projeto exigiam que os alunos estivessem matriculados nas escolas da rede estadual e tivessem a autorização dos responsáveis, que, inclusive, foram convidados a participar das palestras, a fim de que pudessem não só conhecer as atividades a serem de-

envolvidas, mas também apoiar esses adolescentes.

A fim de verificar o desempenho, a assiduidade, o comportamento e o interesse dos pequenos fuzileiros, a Setras enviou profissionais das áreas de psicologia e assistência social.

Esse trabalho social soma-se ao já executado há mais de três anos, na Base Naval de Aratu, em parceria com o Juizado de Menores de Salvador. (Do *Nomar* nº 730, de 28 de fevereiro de 2003)

HOMEM AO MAR

Esse brado que se ouve a bordo para ação imediata do oficial de quarto é dado, costumeiramente, para atender ao adestramento da faina de homem ao mar. É rotina praticada nos navios a guinada imediata, com todo o leme, para o bordo onde teria caído o homem, com a intenção de livrá-lo dos hélices; depois, também com todo o leme, para o bordo oposto, ao atingir 70º de diferença do rumo inicial até que se alcance o rumo oposto. Esta é a manobra de Boutakow (ou Butackov), que normalmente se pratica na Marinha do Brasil.*

É este o tema abordado pelo livro *Homem ao Mar*, organizado pelo Vice-Almirante António Cayres da Silva Braga, da Marinha de Portugal, e doado à *Revista Marítima Brasileira* pela Associação dos Diplomados da Escola Superior de Guerra (ADESG), por intermédio do Capitão-de-Mar-e-Guerra Newton Lemos Azeredo. A obra reúne 20 textos de diversos autores que relatam fatos vividos em diferentes períodos da história portuguesa.

Uma das histórias é de autoria do Capitão-de-Mar-e-Guerra Sebastião Fernandes de Souza (Gastão Penalva), que foi editor

da *RMB* durante muitos anos. Seu título é "Homem ao mar" e ela faz parte do livro *Patescus e Marambais*, que reúne textos do referido autor. A seguir a história de Gastão Penalva:

"Homem ao mar! Foi o grito que se ouviu de popa a proa, por altas horas, quando ia em meio o quarto triste da meia-noite às quatro.

Uma lufa-lufa sucedeu ao aviso sinistro. O oficial de quarto, no passadiço, mandou logo atravessar o navio e foi chamar o comandante, enquanto o mestre fazia arriar e guarnecer o bote salva-vidas.

Quem seria? Quem teria àquela hora caído no oceano, negro e sem fim, por esse oitavo dia de cruzeiro, quando apenas se viam água e céu? Quem poderia ser? Com certeza aquele salafrário do Mané Filipe, grumete incorrigível, escamado habitual de tudo quanto era faina e formatura. Foi ele mesmo – já comentava a maruja – foi o Mané Filipe, que tinha o hábito de dormir em serviço. Não foi outro. Vão ver que desta vez ele, tonto de sono, se encostou num brandal, o brandal falseou, e o bicho foi gurnir pela balaustrada, projetando-se no

* N.R.: Ver *Arte Naval* de Maurílio M. Fonseca e *RMB* do 1º trimestre de 1999, p. 179.

mar. Ora, que dúvida. Nem se pensasse mais em tal. Já uma noite, em viagem para o norte no patacho *Caravelas*, ia-lhe acontecendo a mesma coisa. Não fora o cabo de quarto, onde o susteve pela cinta, o demônio seria tragado pelas ondas. Tinha, portanto, que morrer assim. Estava escrito.

– *Coitado!* – chegou mesmo a exclamar o faxineiro João Batista.

– *Coitado do rapaz! Aquele, quando acordar, está morto.*

Em todo o caso, fosse quem fosse, executou-se prontamente toda a manobra de salvamento. Quando o comandante subiu, estremunhado, ainda a esfregar os olhos, já estava tudo providenciado. O oficial de serviço era um cabra safo, calejado no pau, com perto de trinta anos de lutas no costado. Nada pegava no seu quarto.

A guarnição, estendida na borda, ficara a olhar o mar, estupefata, na direção em que partira o bote, à espera de vê-lo regressar com o corpo do infeliz, ou o que era pior, sem ele.

– *Mas viste mesmo alguém cair no mar?* – indagou o comandante do vigia de proa, um miquimbi preto, que o encarava espantadíssimo.

– *Vi sim senhor, seu comandante. Vi um sujeito despencar como uma carga e fazer – tchibum! – dentro d'água.*

– *Enfim* – disse o oficial desolado – *esperemos a embarcação.*

Veio o bote. Ninguém. Não acharam ninguém. Bem que procuraram, apesar da es-

curidão e da agitação das águas. Só se fora apanhado e estraçalhado pelo hélice.

– *Mande formar a guarnição* – ordenou o comandante.

Logo soaram toques de corneta, desusados a essa hora, e a maruja reuniu-se em dois quartos, de um bordo e de outro.

– *Todo mundo em forma. Mesmo os que estão de serviço. Só fica o homem do leme.*

Vieram os restantes, não faltava ninguém. Apenas o timoneiro, que lá ficara no passadiço, sob as vistas do oficial de quarto.

– *Faça a chamada!*

Foi feita a chamada geral. Enunciaram-se todos os oficiais, toda a guarnição, toda a taifa. Todos responderam, quer por um –

pronto! rápido e incisivo, quer por um número, sonolento e arrastado.

Quando o sargento chegou à coluna dos grumetes faltava um: Mané Filipe. Foi o único que não respondeu à chamada. Era, portanto, o náufrago. Bem haviam dito. Foi o raio do sono que o perdera. Não se emendara. Quantas vezes estivera no livro de castigos por dormir em serviço! Lá estava morto, no imenso túmulo do oceano.

A guarnição debandou, tristonha e cabisbaixa, pela des-

graça que acontecera. Pobre rapaz! Tão criança! E sua mãe, muito velhinha, lá no sertão da Paraíba, como havia de se sentir, quando o soubesse?

Meia hora depois, o cabo de quarto, rondando a cobertura, de lanterna em punho,



esbarrou num fardo que atravancava um corredor sombrio. Abaixou-se, espevitou o archote, desembulhou aquele contrabando, e do meio de uns capachos velhos e de uma manta suja e esburacada surgiu um vulto a cambalear como um ébrio: Mané Filipe!

– *Não era ele o defunto* – disse consigo o vigilante. – *Mas, então, quem diabo era?*

É exato. Então, quem era? – repetiram cinquenta, cem, duzentas bocas, do comandante ao último grumete. Ninguém mais pôde dormir, às voltas com aquela ocorrência fantástica. Quem seria o náufrago?

No dia seguinte, já o fato começava a ficar esquecido, quando o cozinheiro, passando revista à criação, deu por falta de um porco...”

Transcrevemos da coletânea também a história igualmente intitulada “Homem ao mar!” de autoria do Capitão-de-Mar-e-Guerra António Marques Esparteiro, integrante do livro *Panoramas Navais*:

“À velocidade econômica, 22 nós, navegava o barco deixando pela popa larga esteira num mar chico.

O vento fraco apenas encrespava o verde-azul do mar.

Muito ao longe, pela amura de bombordo, pintava um paspalhão de mau cariz que não chegara ainda a comer os raros rabos-de-galo que fugidamente cobriam o céu velho.

O sol, receoso da enorme barca de água que se aproximava, escondia-se, por vezes, entre os rolos enovelados dos cúmulos.

A grumetada, depois da volta aos serviços, no castelo e junto da balaustrada, divertia-se em movimentada correria.

Desastradamente, um deles vai ao mar.

Ouve-se o grito lúgubre: *‘Homem ao mar por bombordo!’*

O quartinho rendia nessa ocasião o quarto da tarde.

Guarnece-se e arria-se o salva-vidas ao lume de água num ápice, enquanto o oficial de quarto executava prontamente e com acerto a elegante curva de Boutakow.

A guarnição, estendida pela balaustrada, seguia ansiosa os acontecimentos.

Os binóculos, junto ao agulhão, apontavam cuidadosamente ao náufrago.

Entretanto, chegavam os primeiros salseirotos acompanhados de ligeira brisa.

O sol desaparecera.

O ar plúmbeo acompanhava na dor os corações de bordo.

O navio, finda a evolução, parou a poucas amarras da praça e a baleeira entrou na água.

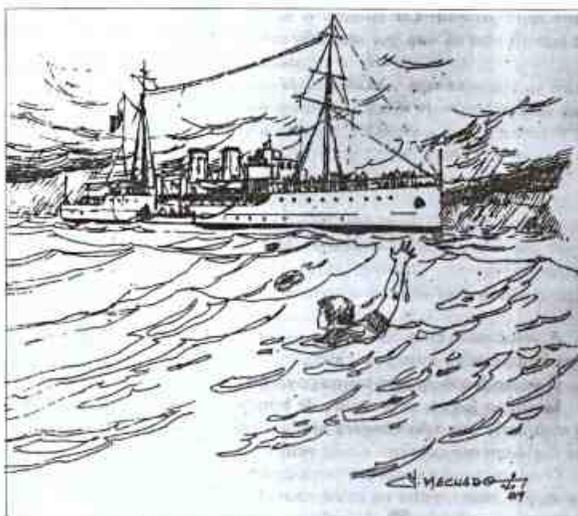
O patrão, de voga arrancada, aproou ao náufrago que, pouco depois, entrava a bordo.

A alegria apareceu em todos os rostos.

Apanhadas as bóias, foi o salva-vidas içado de levar-arriba e de longo.

Toda a manobra, incluindo atracar, dar fundas e passar boças de navegação, não durou mais de 15 minutos.

O paspalhão passou, o céu velho apareceu de novo e o sol veio enxugar os borrifos deixados pela salseirada.”



KURSK- O ORGULHO PERDIDO DA RÚSSIA

Foi lançado no Brasil, em abril último, o livro *Kursk, o orgulho perdido da Rússia*, de Peter Truscott. A edição brasileira, traduzida do inglês, é da Editora Landscape, de São Paulo, com prefácio do Capitão-de-Fragata (EN) Leonam dos Santos Guimarães.

A seguir, transcrevemos o prefácio do Comandante Leonam:

“Os dias que se sucederam ao acidente do *Kursk* naquele mês de agosto de 2000 foram particularmente marcantes para mim. Àquela época passei horas sem fim em frente ao computador de casa e do trabalho buscando informações so-

bre o que realmente tinha acontecido e sobre o desenrolar daquele triste evento. O que tinha ocorrido em muito se assemelhava ao acidente do *Komsomolets*, em abril de 1989, porém o mundo estava muitíssimo mudado! A URSS já não mais existia e os meios de comunicação, Internet incluída, forneciam torrentes de informação, inimagináveis naqueles tempos não tão distantes.

Acidentes com submarinos não são eventos raros. Considerando apenas os nucleares, que surgem com o americano *Nautilus* em 1955, podemos contabilizar oito naufrágios.

SUBMARINOS NUCLEARES NAUFRAGADOS

	DATA	SUBMARINO	LOCAL	PERDAS HUMANAS
1	10-04-63	<i>Tresher</i> (EUA)	Atlântico Norte (160 milhas de Cape Cod)	122 desaparecidos
2	11-04-68	<i>K-129</i> (URSS)	Pacífico NE (Havaf)	?
3	27-05-68	<i>Scorpion</i> (EUA)	Atlântico Norte (Açores)	99 desaparecidos
4	12-04-70	<i>K-8</i> (URSS)	Atlântico NE (NO da Espanha)	88 desaparecidos
5	06-83	<i>K-429</i> (URSS)	Pacífico NO (península de Kamtchaka)	?
6	10-04-86	<i>K-219</i> (URSS)	Atlântico Norte (NE das Ilhas Bermudas)	?
7	07-04-89	<i>Komsomolets</i> (URSS)	Atlântico Norte (Mar da Noruega)	42 mortos
8	12-08-00	<i>Kursk</i> (Rússia)	Ártico (Mar de Barents)	118 mortos

Considerando-se que existem cerca de 400 submarinos nucleares em operação, com uma idade média de 10 anos, que estes submarinos passam, também em média, 100 dias no mar por ano e que já ocorreram até o presente oito naufrágios de navios deste tipo, pode-se concluir, grosso modo, que a probabilidade de afundamento é da ordem de 1 a cada 100.000 dias de mar, considerando o conjunto dos navios existentes.

Para efeito de comparação, a probabilidade de ocorrência de um acidente de fusão do núcleo do reator de uma central nuclear, do tipo daquele ocorrido na usina americana de Three Miles Island em 1979,

é da ordem de 1 a cada 10.000 anos de operação (3.650.000 dias!).

A relativamente numerosa tripulação destes navios e as dificuldades na realização de operações de socorro implicam cada naufrágio constituir uma grande tragédia humana que envolve parentes próximos, amigos e companheiros de armas desses infelizes marinheiros. A alta tecnologia desses navios e seu enorme valor estratégico fazem com que sua perda repercuta também profundamente no próprio orgulho nacional do país afetado.

Até aqui, o que falamos se aplica a todos os oito naufrágios ocorridos, dois ame-

ricanos e seis soviéticos e russos. O que o naufrágio do *Kursk* teria de especial em relação aos seus sete malfadados predecessores?

Apesar de não dizê-lo explicitamente, o autor deixa claro pela própria estrutura e conteúdo de sua obra: o ambiente sociopolítico em que ocorreu, tanto ao nível mundial como ao nível nacional russo.

Os seis primeiros naufrágios ocorreram num cenário de guerra fria, onde nada ou muito pouco do que passou tinha possibilidade de circular pela mídia. As ações, certas ou erradas, tomadas pelos respectivos responsáveis envolvidos, tanto americanos como soviéticos, não foram submetidas ao crivo severo da opinião pública, encobertas pelo manto do segredo de segurança nacional de ambos países. O sétimo, sobre o qual já se teve algum volume de informação, ocorre numa situação extremamente delicada de uma União Soviética já em acelerado estado de decomposição, mas ainda poderosa e assustadora para o Ocidente.

O submarino do comandante Lyachin sofre seu acidente fatal sob condições externas completamente diversas. A URSS já não mais existe e a Rússia acaba de sobreviver a um fim de governo melancólico de Boris Yeltsin, que, apesar de tudo, fez seu sucessor um ainda desconhecido Vladimir Putin. Um sentimento de humilhação pelas suas condições de vida e de frustração quanto aos mandatários do novo regime domina corações e mentes do povo russo. É justamente durante um grande exercício naval realizado para recuperar a auto-estima da Marinha russa e sua imagem interna e externa que o pior acontece.

Uma falha relativamente simples no sistema elétrico modernizado de um antigo torpedo de exercício que, entretanto, utilizava um combustível instável e perigoso deflagra o apocalipse dentro do navio. Tudo muito rápido: em poucos minutos o

navio estava naufragado e em poucas horas já não havia tripulantes com vida a bordo. A seqüência acidental do *Kursk* se assemelha a uma das hipóteses para o acidente do submarino americano *Scorpion*. Entretanto, esse navio soçobrou a grande profundidade (mais de 3.000 metros), enquanto o *Kursk* pousou em águas relativamente rasas.

As autoridades russas reagiram ao acidente segundo uma receita utilizada *ad nauseam* no passado soviético, incluído aí os seis naufrágios precedentes, misto de desinformação interna e externa e de desresponsabilização institucional e individual. Isso indica a pouca ou nenhuma percepção das mudanças pelas quais tinha passado seu país. O presidente Putin, ainda um noviço em suas funções, caiu nessa armadilha.

Os países ocidentais são rápidos e prestimosos nos oferecimentos de auxílio técnico nas operações de socorro e salvamento que se sucederiam. O julgamento sobre o quanto esse humanitarismo conviveu com o irresistível desejo de espionar a tecnologia empregada no submarino e em seu armamento fica a cargo da perspicácia do leitor.

Em pouco tempo fica claro que a velha receita já não mais funciona. A moderna Federação Russa não é uma simples continuação da antiga União Soviética – é uma nova entidade em formação que requer novas fórmulas a serem desenvolvidas. O presidente Putin percebe seu erro e, dos azedos limões que tem à mão, tenta fazer uma limonada o mais doce possível. A bem da verdade, o fez com algum sucesso.

Pouco mais de um ano após o acidente, o casco soçobrado é resgatado e conduzido ao porto por meio de uma das mais impressionantes operações *off-shore* já realizadas no mundo. A tragédia do *Kursk*, em boa medida, acaba contribuindo para a afir-

mação de Vladimir Putin como líder de seu país e para o fortalecimento de sua posição política interna.

É necessário que se passem ainda vários anos para que um balanço conclusivo dos efeitos sociais e políticos da tragédia do *Kursk* sobre a Rússia possa ser feito de uma forma objetiva e isenta. Arrisco-me a concluir, de um ponto de vista técnico, pela excelência do projeto e construção da instalação propulsora nuclear do submarino que, após sofrer severos carregamentos durante e depois do acidente, não apresentou nenhuma falha em sua função de segurança de contenção dos materiais radioativos, o que, em caso contrário, teria amplificado em muito as conseqüências do acidente.

O leitor tem em mãos um livro muito interessante, cujo foco está ligado aos as-

pectos políticos e sociais do acidente e, em meio a esse turbilhão, à figura controversa do presidente Vladimir Putin.

Peço que o leitor percorra suas páginas sem preconceitos e estereótipos sobre os russos. É muito fácil criticar *a posteriori* decisões e ações tomadas por indivíduos envolvidos no "calor da batalha". É também fácil renegar tudo aquilo que é "diferente": para evitar essa armadilha peço ajuda a Cactano Veloso e sua linda música "Sampa": "... é que Narciso acha feio tudo o que não é espelho ...". Não sejamos Narcisos por procuração americana ou européia: tiremos lições da tragédia, tentando identificar semelhanças e diferenças entre nós, brasileiros, e os russos.

Boa leitura!"

LANÇAMENTO DO LIVRO GERENCIAMENTO DE RISCOS E SEGURANÇA DE SISTEMAS

Foi lançado, em 10 de junho último, o livro *Gerenciamento de Riscos e Segurança de Sistemas*, do Capitão-de-Fragata Leonam dos Santos Guimarães.

O Comandante Leonam é colaborador da *Revista Marítima Brasileira* e serve atualmente no Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP).

Transcrevemos a seguir o texto de apresentação do livro:

"O gerenciamento de riscos tecnológicos constitui hoje parte incontornável do processo global de gestão e engenharia do produto. Este gerenciamento é exe-

cutado com base nos conceitos e métodos probabilísticos da Segurança de Funcionamento de Sistemas Industriais (SdF).

A SdF, denominada pelo jargão técnico anglo-saxônico como Reliability-Availability-Maintanability-Safety (RAMS), constitui hoje uma verdadeira disciplina de engenharia, aplicada dentro de todas as diferentes fases de vida de um sistema industrial, desde sua concepção até o seu descomissionamento, passando pelas fases de desenvolvimento e operação. Num sentido amplo, a Segurança de Funcionamento de Sistemas pode ser definida como



a "Ciência das falhas". Ela inclui assim o conhecimento, a avaliação, a previsão, a medida e o controle das falhas de um sistema. Num sentido estrito, a Segurança de Funcionamento de Sistemas é a capacidade de um sistema cumprir com sucesso a missão para a qual foi concebido, sem que ocorram eventos com conseqüências indesejáveis tanto para os componentes do próprio sistema como para os operadores, o público em geral e meio ambiente com os quais o sistema encontra-se em interação.

O presente livro tem como objetivo apresentar os conceitos e métodos probabilísticos básicos aplicados nas diferentes fases de vida de um sistema industrial para prover uma adequada Segurança de Funci-

onamento. Para tal, serão inicialmente apresentados alguns conceitos fundamentais, aprofundando-se nos principais conceitos componentes da SdF: Confiabilidade, Disponibilidade, Manutibilidade e Seguridade. Em seguida será discutido o emprego das probabilidades, bem como suas leis mais significativas, dentro dos campos de aplicação da SdF e formalizado o conceito de risco. Serão então apresentados e discutidos os métodos de alocação e os métodos de avaliação da segurança de um sistema industrial. Finalmente será apresentado e discutido um procedimento racional para a análise de segurança de sistemas, e os modos de utilização deste procedimento ao seu projeto e operação."

BANDA SINFÔNICA SE APRESENTA NO TEATRO MUNICIPAL

A Banda Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais apresentou-se, em 27 de março último, no Teatro Municipal do Rio de Janeiro, no concerto em comemoração ao 195º aniversário do Corpo de Fuzileiros Na-

Rufinos; *Brazilian Festival*, de Tom Jobim, com arranjo de Howard Cable; *La Donna è Mobile*, de Giuseppe Verdi, com adaptação do Segundo-Sargento Feitosa e interpretação do Cabo Samuel Alves; *Carmina*



vais. O evento seguiu a seguinte programação: *Overture of Trumpets*, de Oliver

Burana, de Carl Orff, com arranjo de Bearbeitet Von e John Krance; *Sulte Pernambucana*, do maestro José Ursino (Duda); *O Sole Mio*, de G. Capurro e E. Di Capua, com arranjo do Sargento Feitosa e interpretação do Cabo Samuel Alves; *Alvorada (Ópera Lo Schiavo)*, de Antônio Carlos Gomes; *Pela luz dos olhos teus*, de Vinícius de Moraes, com arranjo do Sargento Feitosa e interpretação

do Suboficial Elias e da Primeiro-Sargento Ana Paula; *Insíeme a Te*, de Angelis e

Mussumarra, adaptada pelo Capitão-Tenente Hidelaures e interpretada pelo Cabo Samuel Alves; *Bolero*, de M. Ravel, com arranjo de Frank Erickson; *Heykens Serenade*, de Keyken, com arranjo do Suboficial Isafas Ferreira; *The Beatles, Echoes of an Era*, com adaptação do Suboficial Jesrael Batista; *Caruso*, de Lucio Dalla, adaptado pelo Primeiro-Sargento Almeida e interpretado pela Sargento Ana Paula e pelo Cabo Samuel Alves; *Maria, Maria*, de Milton Nascimento e Fernando Brant, com arranjo do Sargento (PM) Rogério Ferreira e *Esperanza*, de Luiz Shiavon e Marcelo Bar-

bosa, adaptada pelo Capitão-Tenente Hidelaures e interpretada pela Sargento



Ana Paula e pelo Suboficial Elias, Terceiro-Sargento Ricardo e Coro do Corpo de Fuzileiros Navais.

VISITA DO MINISTRO DA DEFESA À AMAZÔNIA OCIDENTAL

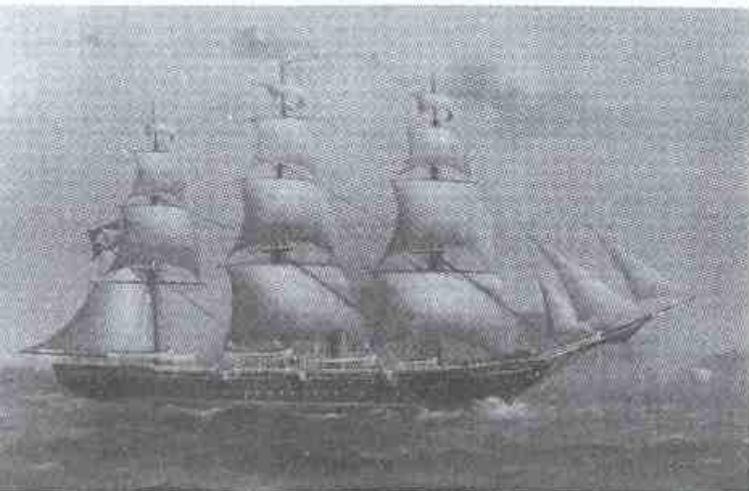
No período de 17 a 21 de fevereiro, os comandos militares das Forças Armadas na Amazônia Ocidental receberam, em visita oficial, o ministro de Estado da Defesa, embaixador José Viegas Filho, e a comitiva composta pelas seguintes autoridades: comandante do Exército, General-de-Exército Francisco Roberto de Albuquerque; deputado federal Atila Lins, diretor do Departamento de Política e Estratégica, Vice-Almirante Barbosa; comandante do 7º Comando Aéreo Regional, Major-Brigadeiro-do-Ar Rodrigues Neto; comandante do 4º Distrito Naval, Vice-Almirante Castro Leal; comandante interino do Comando Militar da Amazônia (CMA), General-de-Divisão Ubiratan e o comandante naval da Amazônia Ocidental, Contra-Almirante Gallo.

O ministro da Defesa foi recepcionado pelo comandante militar da Amazônia no CMA, onde foram proferidas palestras pelos representantes de cada Força na Amazônia, versando sobre o tema "A atuação de cada Força na Amazônia para a Segurança, Integridade Territorial e Desenvolvimento Regional".

O ministro e a comitiva conheceram o Centro de Instrução de Guerra na Selva (CIGS), a Estação Naval do Rio Negro (ENRN), o Sistema de Vigilância da Amazônia (SIVAM), unidades e obras do Exército Brasileiro na linha de fronteira, a Capitania Fluvial de Tabatinga e, no encerramento, participaram de um almoço a bordo do Navio-Patrolha Fluvial *Pedro Teixeira*. (Do *Nomar* nº 731, de 31/3/2003)

A MARINHA DE CARLOS BALLIESTER

Em comemoração à Semana de Museus promovida pelo Ministério da Cultura de 11 a 17 de maio, foi inaugurada no Espaço Cultural da Marinha, RJ, no dia 16 daquele mês, a exposição "A Marinha de C. Balliester", reunindo 31 quadros do artista, pintados entre 1899 e 1926. A mostra foi aberta pelo secretário-geral da Marinha, Almirante-de-Esquadra Mauro Magalhães de Souza Pinto.



Do *folder* de divulgação da exposição, retiramos o seguinte texto de autoria do Contra-Almirante Max Justo Guedes, diretor do Patrimônio Histórico da Marinha:

"O Brasil tem tido, entre seus numerosos e privilegiados artistas, grandes pintores marinhistas; basta lembrar dois expoentes maiores, Vitor Meirelles e José Pancetti.

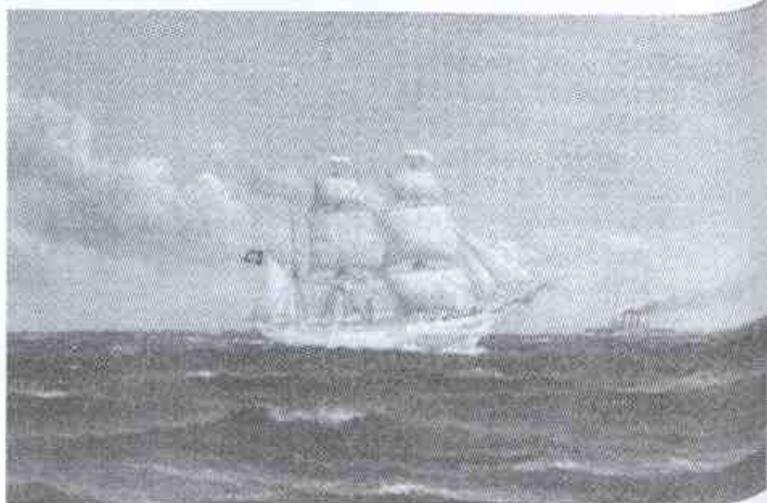
Marinhistas foram, mas vendo o mar na sua pujança, na sua beleza plástica,

na atração irresistível exercida sobre a alma do artista.

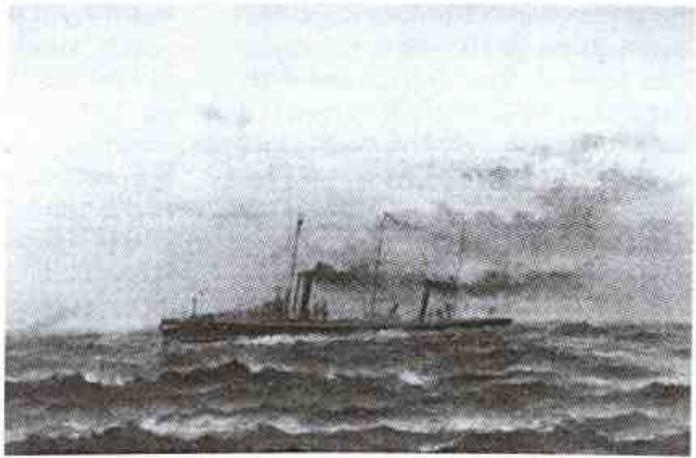
Bem diferente foi a perspectiva de Carlos Balliester (Carlos Balliester d'Albuquerque Paes foi seu nome completo, usado quando assinava expedientes da Prefeitura Municipal do Distrito Federal, da qual era amanuense); o navio, a belonave, era o que mais o atraía; por isso, como fizera antes Marc Ferrez com sua câmera fotográfica,

Balliester usou o pincel para, continuamente, retratar nossa Marinha de Guerra. Fê-lo numa época excepcional, quando a Esquadra, mercê dos programas Júlio de Noronha e Alexandrino, tornou-se uma das mais poderosas do mundo, chegando a ter, durante certo tempo, os dois maiores *dreadnoughts* que sulcavam os mares, os Encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*.

Com excepcional mestria e dispendo de notável olho para buscar os



numerosos detalhes dos navios que pintava, legou-nos Balliester extensa obra, hoje (e para sempre) preservada em museus e importantes coleções particulares. Evidencia ela, ao público e aos marinheiros do presente, a importância que sempre foi dada pelo País à Marinha do Brasil. Esta mostra visa a recordar o grande pintor – bastante esquecido pela crítica e pelos dicionários artísticos brasileiros – prestando-lhe justa e res-gatadora homenagem, na tentativa de colocar seu nome entre os grandes artistas que, desde os tempos coloniais, vêm preservando a memória visual deste imenso e rico Brasil.”



A exposição “A Marinha de Carlos Balliester” pode ser visitada até 3 de outubro no Espaço Cultural da Marinha, Av. Alfred Agache, s/nº, Centro, de terça a domingo, das 12 às 17 horas, com entrada franca.

MÉDICAS CONCLUEM PARTE PRÁTICA DO CURSO DE MEDICINA DE AVIAÇÃO

Duas oficiais do Corpo de Saúde da Marinha concluíram, em 9 de abril último, a parte prática do Curso de Especialização em Medicina de Aviação (C-ESP MAVO). O curso constou de 21 vôos de instrução (Estágio de Manobras Básicas), incluindo vôo solo.

Este estágio permite que os médicos de aviação sejam capazes de melhor compre-

ender todos os fatores contribuintes na *performance* dos pilotos e tripulantes, além de identificar as possíveis síndromes e fatores de riscos afetos ao vôo a que poderão estar submetidos. Atualmente, existem três médicas de aviação na Marinha, formadas pelo 1º Esquadrão de Helicópteros de Instrução (Esquadrão HI-1). (A Macega, março/abril 2003)

PARA ENTENDER O HINO NACIONAL BRASILEIRO

Recebemos o livro *Para entender o Hino Nacional Brasileiro*, de autoria do professor João Carlos Maria Rezende Martins. O autor é formado em Engenharia Civil pela Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, então chamada

Universidade do Brasil. Atualmente leciona no Curso Supletivo do Colégio São Vicente de Paulo, no Rio de Janeiro.

Segundo João Carlos Martins, foi a partir de seu convívio com os alunos desse colégio que ele observou a necessidade

de explicar com mais detalhes o significado dos dizeres do Hino Nacional, e daí a idéia de editar o livro, de forma que os leitores, ao cantá-lo, pudessem entender o que estavam dizendo e, assim, gostar mais do hino – e do Brasil.

Uma forma eficiente de demonstrar o que o professor pretendeu – e conseguiu – fazer é transcrever um dos capítulos do livro, que ele intitula “História contada pelo Hino Nacional”:

“As margens tranqüilas do riacho Ipiranga¹ ouviram o Príncipe D. Pedro dar um brado (grito), declarando que estávamos independentes de Portugal; e nesse instante, o Sol da Liberdade brilhou no céu da pátria². Se assim conseguimos conquistar, com braço forte, uma igualdade entre as nações independentes, agora, protegidos pela Liberdade, desafiaremos a própria morte, se for necessário, para mantê-la.

(Assim será), ó pátria amada, idolatrada (adorada), salve, salve!

Ó Brasil, se vemos em teu céu límpido (sem nuvens) a imagem do Cruzeiro brilhando, sonhamos intensamente com nosso futuro, é como se um raio de amor e de esperança descesse do céu até nós, aqui na terra. Tu és um gigante porque a natureza te fez assim; tu és um colosso sem medo (impávido), belo e forte. E teu futuro há de refletir essa grandeza, ó terra adorada!

Entre mil pátrias que existam no mundo, tu sempre serás a mais amada. Para nós, filhos de teu solo, tu és uma mãe gentil (amável e carinhosa), nossa pátria amada, nosso Brasil!

Deitado eternamente num lindo (esplêndido) berço, de onde se escuta o mar, e recebendo do céu profundo uma luz, tu bri-

lhas, ó Brasil, iluminado pelo sol do Novo Mundo, como se fosses uma linda flor (florão) que enfeita a América! Teus campos, lindos e risonhos, têm mais flores do que a mais linda (garrida) das terras! Teus bosques têm mais vida; e, dentro de ti, nossa vida tem mais amores.

Ó pátria amada, idolatrada, salve, salve (viva, viva)!

Brasil, que tua bandeira (lábaro) estrelada seja símbolo de um amor eterno; e que o verde-amarelo (louro) dessa bandeira (flâmula) signifique as glórias do teu passado e paz no teu futuro. Mas se tu pegares em armas (a clava, para defender a Justiça), verás que nenhum de teus filhos fugirá da luta, porque quem te ama não tem medo da própria morte, ó terra adorada!

Entre mil pátrias que existam no mundo, tu sempre serás a mais amada. Para nós, filhos de teu solo, tu és uma mãe gentil (amável e carinhosa), nossa pátria amada, nosso Brasil!”

No livro, há também o seguinte texto relativo à Legislação sobre os Símbolos Nacionais:

“Os Símbolos Nacionais são quatro: a Bandeira, o Hino, as Armas e o Selo. A lei que os descreve e regulamenta seu uso é a de nº 5.700, de 1º de setembro de 1971. Esta lei sofreu algumas modificações. Até a data de publicação deste opúsculo, a última modificação havia sido feita pela Lei nº 8.421, de 11 de maio de 1992, que restabeleceu o critério de acrescentar estrelas à Bandeira quando forem criados novos Estados.

O Hino Nacional está regulamentado na Seção III, pelo artigo 6º, que diz:

Art. 6º – O Hino Nacional é composto da música de Francisco Manuel da Silva e

1 N.A.: Naquela época, nos arredores da cidade de São Paulo, hoje dentro da cidade, no bairro chamado Ipiranga.

2 N.A.: Uma nova pátria porque, até aquele momento, nossa pátria era a mesma dos portugueses.

do poema de Joaquim Osório Duque Estrada, de acordo com o que dispõem os Decretos nº 171, de 20 de janeiro de 1890, e nº 15.671, de 6 de setembro de 1922.

O primeiro desses decretos, assinado pelo Presidente Deodoro da Fonseca, foi o que conservou como Hino Nacional a composição de Francisco Manuel da Silva. O

segundo, assinado pelo Presidente Epitácio Pessoa, foi o que oficializou a letra de Duque Estrada.”

O livro está à disposição dos interessados em consultá-lo na Biblioteca da Marinha, à Rua Mayrink Veiga, 28, Centro, RJ. Quem quiser adquiri-lo deve entrar em contato pelo telefone (21) 2558-4475.

CENTRO TECNOLÓGICO DA MARINHA EM SÃO PAULO RECEBE MINISTROS

O Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo (CTMSP) recebeu, nos dias 17 e 18 de março, respectivamente, na sede da Cidade Universitária, São Paulo – SP e em Aramar, Iperó – SP, a visita do Ministro da Defesa, Embaixador José Viegas Filho, do Ministro da Ciência e Tecnologia, Sr. Roberto Amaral e do Comandante da Marinha, Almirante-de-Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho e respectivas comitivas.

A visita teve como propósito apresentar aos ministros o Programa do Submarino com Propulsão Nuclear, bem como o araste tecnológico nos diversos setores da indústria nacional e os benefícios no campo da geração de energia.

Por ocasião, o diretor do CTMSP, Contra-Almirante (EN) Alan Paes Leme Arthou, proferiu palestra sobre as principais atividades daquele Centro. (*Nomar* nº 732, de 30/4/2003)

Laurindo

Pitta

O navio que continua
a todo vapor



Ele participou da Primeira Guerra Mundial, realizando árduas tarefas de apoio. Sem dúvida, este foi o maior acontecimento na sua longa existência. São quase cem anos de atividade. Construído em 1910, na Inglaterra, por encomenda do Governo brasileiro, o Rebocador *Laurindo Pitta* prestou serviços até a década de 90.

Em 1997, a aposentadoria do *Laurindo* parecia irreversível. Atracado no cais da Base Naval, em Mocanguê, no Rio de Janeiro, estava imobilizado por obsolescência de suas máquinas. Mas a Marinha resolveu recuperá-lo. Para isso, contou com apoio e patrocínio da Liga dos Amigos do Museu Naval.

Hoje, ele está de volta à ativa, realizando passeios na Baía de Guanabara. A bordo, os passageiros podem visitar a exposição "A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial". Além de fotos e reportagens publicadas em jornais da época, a mostra expõe modelos de embarcações da Divisão Naval em Operações na Primeira Guerra Mundial e peças da coleção do Almirante Frontin.

Venha navegar com o *Laurindo Pitta* e faça um passeio inesquecível pela História, e pela Baía de Guanabara.

INFORMAÇÕES

(0XX-21) 2233.9165





OBRAS CIVIS na MARINHA

1. Biblioteca da Escola Naval
2. Modernização da Escola Naval
3. Pier da Base Naval de Val-de-Cães
4. Alojamento para marinheiros da Casa do Marinheiro
5. Parque aquático da Casa do Marinheiro





1. Reforma do Edifício Gastão Motta
2. Reforma da Ilha Fiscal
3. Brasão da DOCM

4. Pter do Depósito de Combustíveis da Marinha do Rio de Janeiro
5. Reforma do Edifício Almirante Tamandaré



DIRETORIA de OBRAS CIVIS
Homenagem aos seus mais de 25 anos

