



# RMB

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

V. 144 n. 07/09 julho/setembro 2024

Mala Direta

Básica

9912340143/2022-SE/RJ

DPHDM

Correios



Devolução Física

Correios

*Visconde  
de Cabo Frio*

**O LEGADO DO ALMIRANTE  
LUÍS DA CUNHA MOREIRA**





# A MARINHA DO BRASIL NAS OLIMPIÁDAS

# RMB

## REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

(Editada desde 1851)

v. 144 n. 07/09  
julho/setembro 2024

FUNDADOR

*Sabino Eloy Pessôa*  
Tenente da Marinha – Conselheiro do Império

COLABORADOR BENEMÉRITO

*Luiz Edmundo Brígido Bittencourt*  
Vice-Almirante

R. Marít. Bras.	Rio de Janeiro	v. 144	n. 07/09	p. 1-320	jul./set. 2024
-----------------	----------------	--------	----------	----------	----------------

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

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

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

CDD — 359.00981 — 359.005

**COMANDO DA MARINHA**

Almirante de Esquadra *Marcos Sampaio Olsen*

**SECRETARIA-GERAL DA MARINHA**

Almirante de Esquadra *Eduardo Machado Vazquez*

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

Vice-Almirante (RM1) *Gilberto Santos Kerr*

**REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA**

**Corpo Editorial**

Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>º</sup>) *Carlos Marcello Ramos e Silva* (Editor)

Capitão de Mar e Guerra (RM1) *Miguel Augusto Brum Magaldi*

Jornalista *Deolinda Oliveira Monteiro*

Jornalista *Kelly Cristiane Ibrahim*

**Diagramação**

Designer Gráfica *Amanda Christina do Carmo Pacheco*

Designer Gráfica *Rebeca Pinheiro Gonçalves*

**Assinatura/Distribuição**

Suboficial-RM1-CN *Maurício Oliveira de Rezende*

**Departamento de Publicações e Divulgação**

Capitão de Mar e Guerra *Jefferson Oliveira de Almeida*

**Apoio**

Departamento Cultural do Abrigo do Marinheiro

**Impressão / Tiragem**

*Rotaplan Gráfica e Editora Ltda. / 7.300*

## **REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA**

Rua Dom Manuel nº 15 — Praça XV de Novembro — Centro — 20010-090 — Rio de Janeiro — RJ  
☎ (21) 2104-5493 / 2104-5506 - R. 1606

A *REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA* (RMB) é uma publicação oficial da MARINHA DO BRASIL desde 1851, sendo editada trimestralmente pela DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA. As opiniões emitidas em artigos são de exclusiva responsabilidade dos autores, não refletindo o pensamento oficial da MARINHA. As matérias publicadas podem ser reproduzidas, com a citação da fonte.

A Revista honra o compromisso assumido no “Programa” pelo seu fundador, Sabino Eloy Pessôa:

“3º – Receberá artigos que versem sobre Marinha...

5º – ... procurará difundir tudo quanto possa contribuir para o melhoramento e progresso da nossa Marinha de Guerra e Mercante; programar ideias tendentes a dar impulso à administração da Marinha e a suas delegações, segundo o melhor ponto de vista a que seja possível atingir...”

Ao longo de sua singradura, a *RMB* busca aperfeiçoar o “Programa” ao se atribuir a “Missão” de divulgar teses, ideias e conceitos que contribuam também para o aprimoramento da consciência marítima dos brasileiros. Como tal, está presente em universidades, bibliotecas públicas e privadas do País, entre outras instituições.

Empenha-se em trazer teoria e técnica aplicadas para solver questões que retardam o desenvolvimento social e material da Nação.

Divulga ensinamentos a respeito da ética e do trabalho, esclarecendo o que nos cabe realizar na Marinha e no País, respeitando conceitos e fundamentos filosóficos.

Mostra como a conquista da honra ocorre na formação militar, analisando a lógica do mercado vis-à-vis com nossa ambiência naval.

Atende plenamente à “índole da revista e, confiando no futuro, protestamos indiferença sobre política e prometemos não nos envolver em seus tão sedutores quanto perigosos enleios”.

### **Na internet:**

<https://www.marinha.mil.br/rmb/>

### **Contato e remessa de matéria:**

E-mail: [rmbmateria@marinha.mil.br](mailto:rmbmateria@marinha.mil.br)  
8110-1496 (Retelma)

### **Assinatura e alteração de dados:**

E-mail: [rmbassinatura@marinha.mil.br](mailto:rmbassinatura@marinha.mil.br)  
8110-5493 (Retelma)

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

BRASIL (R\$ 30,00, R\$ 78,00 - digital e R\$ 108,00 - física e digital)

EXTERIOR (US\$ 13 e US\$ 52)

O pagamento da assinatura pode ser feito por desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de R\$ 6,50 (digital) ou R\$ 9,00 (física e digital), ou enviando nome, endereço, CPF, cópia do comprovante de depósito ou PIX. Conta corrente 13000048-0 agência 3915, do Banco Santander, em nome do Departamento Cultural do Abrigo do Marinheiro, CNPJ (PIX) 72.063.654/0011-47.

## SUMÁRIO

- 8 **NOSSA CAPA**  
**O LEGADO DO ALMIRANTE LUÍS DA CUNHA MOREIRA, VISCONDE DE CABO FRIO**  
*Ali Kamel Issmael Junior* – Capitão de Mar e Guerra (EN)  
A Marinha Imperial e a Independência do Brasil. Formação e emprego da Esquadra. Lições para a Marinha do século XXI
- 31 **ALMIRANTE CUNHA MOREIRA – VISCONDE DE CABO FRIO: Formação da Armada Imperial e a Independência – Parte I**  
*Claudio da Costa Braga* – Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>o</sup>)  
O Homem e o Marinheiro. A conquista de Caiena. Revolução Liberal do Porto. A Força Naval no processo de Independência do Brasil
- ★ ★ ★
- 57 **A REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA (RMB) E AS GUERRAS MUNDIAIS**  
*Andre Luiz Melo Tinoco Nogueira* – Historiador  
O fenômeno guerra. RMB na virada do século XIX para o XX. O Entreguerras
- 95 **A ECONOMIA DE GUERRA**  
*Roberto de Oliveira Campos* – Economista  
Teoria do Ponto Crítico. Armamentismo e atividade econômica. Financiamento da guerra. Desmobilização e reconversão. “Civilianização”
- 113 **A ARMADA REPUBLICANA DA GRAN-COLÔMBIA E A MARINHA DO BRASIL NA ÉPOCA DA BATALHA NAVAL DO LAGO MARACAIBO – 1822/1823**  
*Alexandre Luiz Alves da Silva* – Capitão de Mar e Guerra (FN)  
Contexto europeu do início do século XIX. Cenários marítimos Brasil/Portugal e Gran-Colômbia/Espanha
- 128 **RUMO AO MAR: A importância da Nigéria para o Entorno Estratégico Brasileiro**  
*Adauto Bunheirão* – Capitão de Mar e Guerra (FN)  
Fatores Físicos. Fatores Humanos. História e Política. Energia e Economia. Fatores Militares. Oportunidades para o Poder Naval brasileiro
- 154 **SELEÇÃO DE NAVIOS PARA PARCELA DE UMA FORÇA EXPEDICIONÁRIA ANFÍBIA**  
*Raphael Corrêa Silva* – Capitão de Mar e Guerra  
*Leonardo Antonio Monteiro Pessoa* – Capitão de Mar e Guerra (RM1)  
*Helder Gomes Costa* – Professor  
Estratégias chinesa e norte-americana. O método Electre I. Estudo de caso

- 163 **LEMBRAI-VOS DA OGSA: As lições de Comando e Controle inscritas na Ordenança**  
*Fabiano Rebello Cantarino* – Capitão de Fragata (RM1)  
Vigência e valor da OGSA. Forças, comandos de força e estruturas. Emprego do Poder Naval
- 171 **A MARINHA DO BRASIL NAS OLIMPÍADAS**  
*Deolinda Oliveira Monteiro* – Jornalista  
Atletas olímpicos da Marinha. Programa Olímpico da Marinha (Prolim). Conquistas
- 180 **USO DE CÂMERAS DE MONITORAMENTO ON-LINE NAS EMBARCAÇÕES DE APOIO MARÍTIMO: Reflexões sobre os efeitos psicológicos nos tripulantes**  
*Edgard Sobreira* – Capitão de Cabotagem  
*Janaina Maria Setto* – Professora  
*Raimunda Maria de Souza Macias* – Professora  
*Rosângela Sampaio Gomes* – Professora  
Controle, vigilância e seus efeitos. Neurociência das emoções. Monitoramento como risco à saúde
- 194 **SATÉLITE BRASILEIRO DE NAVEGAÇÃO, POR QUE NÃO?**  
*Mannom Tavares da Costa*  
Histórico da implantação de satélites marítimos no Brasil. Sistema de Posicionamento Dinâmico. Monitoramento para o Atlântico Sul. Investimentos da Petrobras
- 210 **PROCESSOS DE AQUISIÇÃO MAIS INTELIGENTES PELA ANÁLISE E AVALIAÇÃO DE PADRÕES DE CONSUMO**  
*Marcelo Fabiano Nascimento de Oliveira* – Capitão de Corveta (T)  
Gerenciamento da cadeia de suprimento. Mineração de dados. Abordagens por ano e por ciclos
- 221 **DE TURING AOS CHATBOTS: REFLEXÕES E PERSPECTIVAS PARA O USO DA INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL EM ESTRATÉGIAS DE COMUNICAÇÃO ORGANIZACIONAL**  
*Rodrigo Machado Streb* – Capitão de Corveta (T)  
Prós e contras da Inteligência Artificial. Conceito de *big data*. Dissensão da IA e a Comunicação Social na MB
- 229 **GRAUS DE USO DE BEBIDA ALCOÓLICA POR ALUNOS DO CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE ALEXANDRINO NO PÓS-PANDEMIA**  
*Danniely Guimarães Viana Nery* – Capitão-Tenente (T)  
*Clara Caldeira Dias* – Primeiro-Tenente (RM2-T)  
*Roberta Verônica Ferreira Costa* – Psicóloga  
Teste Audit. Transtorno por uso abusivo. Resultados e discussões. Ações de intervenção

- 236 **AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO MÓVEIS (MAtON): Possibilidades de emprego nas Operações Navais**  
*Gustavo Ramos Catarino – Capitão-Tenente*  
Auxílios físicos e auxílios virtuais. Interdição de área marítima. Tipos de operação
- 250 **O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL**
- 253 **DOAÇÕES À DPHDM**
- 255 **CARTA DOS LEITORES**
- 263 **NECROLÓGIO**
- 266 **ACONTECEU HÁ CEM ANOS**  
Seleção de matérias publicadas na *RMB* há um século. O que acontecia em nossa Marinha, no País e em outras partes do mundo
- 272 **REVISTA DE REVISTAS**  
Sinopses de matérias selecionadas em mais de meia centena de publicações recebidas do Brasil e do exterior
- 279 **NOTICIÁRIO MARÍTIMO**  
Coletânea de notícias mais significativas da Marinha do Brasil e de outras Marinhas, incluída a Mercante, e assuntos de interesse da comunidade marítima

# NOSSA CAPA

## O LEGADO DO ALMIRANTE LUÍS DA CUNHA MOREIRA, VISCONDE DE CABO FRIO



ALI KAMEL ISSMAEL JUNIOR\*  
Capitão de Mar e Guerra (EN)

### SUMÁRIO

Introdução  
Cunha Moreira na condução da Marinha Imperial  
A Força Naval e a Independência do Brasil  
A formação e o emprego da Esquadra brasileira  
Lições para a Marinha do século XXI  
Conclusões

### INTRODUÇÃO

A Independência do Brasil foi resultado da confluência de uma série de fatores históricos iniciados no século XV, com

a Paz de Vestfália<sup>1</sup>, e precipitados no final do século XVIII e início do século XIX, com a crise das monarquias absolutistas da Europa, em especial com a queda de Luís XVI na França, na sangrenta Revo-

\* Mestre em Engenharia Elétrica pelo Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca (Cefet-RJ). Especialista em Análise do Ambiente Eletromagnético pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA). Engenheiro Elétrico com ênfase em Sistemas Eletrônicos pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Serve atualmente no Instituto de Pesquisas da Marinha (IPqM), como chefe da Célula de Controle de Projetos, Engenharia e Atividades Militares.

<sup>1</sup> Uma série de tratados que encerraram a Guerra dos 30 Anos e reconheceram oficialmente as Províncias Unidas e a Confederação Suíça, inaugurando o moderno sistema internacional, ao acatar, consensualmente, noções e princípios como o de Soberania Estatal e o de Estado-Nação. Embora o imperativo da paz tenha surgido em decorrência de uma longa série de conflitos generalizados, surgiu com eles a noção embrionária de que uma paz duradoura derivava de um equilíbrio de poder, noção esta que se aprofundou com o Congresso de Viena (1815) e com o Tratado de Versalhes (1919), costumando ser considerada o marco inicial do Direito Internacional clássico e uma das bases de estudo das Relações Internacionais (WIKIPÉDIA, 2022a).

lução Francesa, bem como com os ideais iluministas e liberais da Revolução Americana em 1776, que semearam, no seio do homem daquela época, os sentimentos de nação e patriotismo associados às noções de liberdade e soberania.

Como bem se registra, a vinda do príncipe regente de Portugal, D. João VI<sup>2</sup>, ao Brasil, em 1808, por conta da invasão napoleônica a Portugal (fruto da evolução dos fatores históricos descritos no parágrafo anterior) – tomando por base as expressões do Poder Nacional (BRASIL, 2019), segundo a Escola Superior de

Guerra (ESG) –, criou as bases políticas, psicossociais e econômicas para a futura independência do Brasil. Entretanto, em relação às duas expressões remanescentes (científico-tecnológica e militar), a incipiente e futura Nação carecia dos meios necessários para se estabelecer como um Império soberano. Dom Pedro I<sup>3</sup>, apoiado por grandes personagens de nossa história, como José Bonifácio de Andrada e Silva<sup>4</sup> e a Imperatriz Leopoldina<sup>5</sup>, entre outras, conseguiu o feito muito além do que somente bradar o seu famoso grito de independência às margens do Riacho

2 Dom João VI (Lisboa, 13 de maio de 1767 – Lisboa, 10 de março de 1826), cognominado “o Clemente”, foi rei do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, de 1816 a 1822, ano em que ocorre a independência do Brasil e que resulta na extinção do Reino Unido ora existente. De 1822 em diante foi rei de Portugal e Algarves até a sua morte, em 1826. Pelo Tratado do Rio de Janeiro de 1825, que reconhecia a independência do Brasil do restante Império português, também foi o imperador titular do Brasil, embora tenha sido o seu filho D. Pedro o imperador do Brasil de fato. Deixou uma marca duradoura, especialmente no Brasil, criando inúmeras instituições e serviços que sedimentaram a autonomia nacional, sendo considerado por muitos pesquisadores o verdadeiro mentor do moderno Estado brasileiro (WIKIPÉDIA, 2022b).

3 Dom Pedro I do Brasil ou Pedro IV de Portugal (Queluz, 12 de outubro de 1798 – Queluz, 24 de setembro de 1834), apelidado de “o Libertador” e “o Rei Soldado”, foi o primeiro imperador do Brasil como Pedro I, de 1822 até sua abdicção em 1831, e também Rei de Portugal e Algarves como Pedro IV, entre março e maio de 1826. Era o quarto filho do rei João VI de Portugal e de sua esposa, a rainha Carlota Joaquina da Espanha, sendo assim um membro da Casa de Bragança. Pedro viveu seus primeiros anos de vida em Portugal até que as tropas francesas invadiram o país em 1807, forçando a transferência da família real para o Brasil. A eclosão da Revolução Liberal do Porto em 1820 forçou a volta de João VI para Portugal em abril do ano seguinte, ficando Pedro, no Brasil, como seu regente, precisando lidar com ameaças de tropas portuguesas no país, com todas, no final, sendo subjugadas em 1824. Desde a chegada da família real portuguesa em 1808, o Brasil tinha gozado de grande autonomia política, porém a ameaça do governo português de revogar essas liberdades criou grande descontentamento na colônia. Pedro ficou do lado dos brasileiros e declarou a Independência do Brasil em 7 de setembro de 1822. Foi aclamado como seu imperador no dia 12 de outubro e derrotou todas as forças fiéis a Portugal até março de 1824 (WIKIPÉDIA, 2022c).

4 José Bonifácio de Andrada e Silva (Santos, 13 de junho de 1763 – Niterói, 6 de abril de 1838) foi um naturalista, estadista e poeta brasileiro, conhecido pelo epíteto de Patriarca da Independência por seu papel decisivo na Independência do Brasil. Em 11 de janeiro de 2018, foi declarado oficialmente Patrono da Independência do Brasil. Foi ministro do Reino e dos Negócios Estrangeiros, de janeiro de 1822 a julho de 1823, e, desde o início, colocou-se em apoio à regência de D. Pedro de Alcântara. Proclamada a independência, comandou uma política centralizadora e organizou a ação militar contra os focos de resistência à separação de Portugal (WIKIPÉDIA, 2022d).

5 Maria Leopoldina da Áustria (Viena, 22 de janeiro de 1797 – Rio de Janeiro, 11 de dezembro de 1826) foi uma arquiduquesa da Áustria, a primeira esposa do Imperador D. Pedro I e imperatriz consorte do Brasil, de 1822 até sua morte. É considerada por muitos historiadores como a principal articuladora do processo de independência do Brasil, ocorrido entre 1821 e 1822, notadamente em setembro de 1822. O historiador Paulo Rezzutti, autor do livro *D. Leopoldina – A história não contada: A mulher que arquitetou a Independência do Brasil*, sustenta que, em grande parte, foi graças a ela que o Brasil se tornou uma nação. Segundo ele, a prometida de D. Pedro “abraçou o Brasil como seu país, os brasileiros como o seu povo e a Independência como a sua causa”. Foi também conselheira de Pedro em importantes decisões políticas que refletiram no futuro da nação, como o Dia do Fico e a posterior oposição e desobediência às cortes portuguesas quanto ao retorno do casal a Portugal. Consequentemente, por reger o país em ocasião das viagens de Pedro pelas províncias brasileiras, é considerada a primeira mulher a se tornar chefe de estado de um país americano independente (WIKIPÉDIA, 2022e).

Ipiranga. E, dentre estes ilustres atores históricos, faz-se mister descrever o legado do Almirante Luís da Cunha Moreira, que, ainda no posto de capitão de mar e guerra (CMG), viu-se diante da enorme e vital missão de construir o núcleo do Poder Naval que, como naquela época, e ainda nos dias de hoje, compõe fundamental parcela do Poder Nacional de um país independente. Estas personagens históricas estão ilustradas nas figuras 1a, 1b, 1c, 1d e 1e.

Dessa forma, o propósito deste artigo é apresentar a atuação do Almirante Luís da Cunha Moreira, o Visconde de Cabo Frio, na formação da Marinha Imperial brasileira e como, por intermédio de suas virtudes e capacidades, foi alcançado o êxito do complexo processo de independência de nosso país, principalmente em função da criação da Força Naval, e apontar o legado de lições aprendidas naquele momento histórico, que pode servir de guia para a Marinha do Brasil nos dias de hoje.



Figura 1 – (a) Dom João VI (WIKIPÉDIA, 2022a); (b) Dom Pedro I (WIKIPÉDIA, 2022b); (c) Dona Maria Leopoldina (WIKIPÉDIA, 2022d); (d) José Bonifácio (WIKIPÉDIA, 2022c); e (e) Almirante Luís da Cunha Moreira (GUEDES, 1977)

## CUNHA MOREIRA NA CONDUÇÃO DA MARINHA IMPERIAL

Conforme descreve Guedes (1977), o futuro ministro da Marinha, nascido em Salvador, Bahia, em 1º de outubro de 1777, tinha como pais o então Capitão de Fragata (CF) Luiz da Cunha Moreira e Dona Joaquina Maria de Santana. Seguindo a vocação provavelmente herdada de seu pai, ingressou, em 1795, na Academia Real da Marinha, em Lisboa. Em 1798, concluiu o curso matemático e, aprovado nos exames, recebeu sua carta patente, assinada pelo exigente e afamado Professor Manoel do Espírito Santo Limpo<sup>6</sup>. Esta qualificação lhe permitiu o primeiro embarque como voluntário no Brigue *Galvão*, do qual passou à Fragata *Vênus*, sendo promovido, em 28 de abril de 1799, ao posto de segundo-tenente, vindo a comandar no mar, em agosto do mesmo ano, a Charrua *São João Magnânimo* (GUEDES, 1977).

Guedes (1977) ainda cita que, por ter embarcado em navios de grande porte e

comandado os de menor porte, inclusive em ações de guerra contra corsários estrangeiros, o Almirante Cunha Moreira angariou experiências e demonstrou qualidades que levaram o Conde dos Arcos<sup>7</sup>, quando governante da Província do Grão-Pará, a chamá-lo para servir como seu subordinado. Nesta comissão, o Almirante Cunha Moreira exerceu comandos e encargos até acompanhar, ao Rio de Janeiro, Dom Marcos de Noronha e Brito (Figura 2), que naquele momento assumia o cargo de vice-rei do Brasil (GUEDES, 1977).

Em 1807, Cunha Moreira já havia sido promovido a primeiro-tenente e, então, retornou a Lisboa para acompanhar a Família Real portuguesa em sua viagem ao Brasil, em 1808, embarcado na Nau *Príncipe Real* como ajudante de ordens do major-general da Esquadra Real, o Chefe de Divisão Joaquim José Monteiro Torres<sup>8</sup> (ESPARTEIRO, CALMON e PORTO E ALBUQUERQUE, 1979), sendo promovido a capitão-tenente, devido a Dom João VI, o príncipe regente, ter ficado satisfeito com a bem-sucedida viagem (GUEDES, 1977).

6 Manoel do Espírito Santo Limpo (Madalena Olivença, que então pertencia à coroa portuguesa, 1755 – Lisboa, 29 de outubro de 1809) foi um importante escritor e lente português do século XVIII e início do século XIX. Conciliava ambas as atividades e escrevia para os seus “discípulos” para que, com as suas obras, estes poupassem tempo a procurar as informações necessárias à sua formação. Enquanto lente, na Academia Real da Marinha e Companhia Real dos Guardas-Marinha, teve um papel importantíssimo, nomeadamente no que toca à formação dos militares da Marinha de Guerra portuguesa e da Marinha Mercante, tendo sido também o responsável por escrever, em língua portuguesa, os primeiros livros de manobra de navio e de tática naval. Foi também o primeiro diretor do Observatório Real da Marinha (PARREIRA, 2019).

7 Dom Marcos de Noronha e Brito (Lisboa, 7 de julho de 1771 – Lisboa, 6 de maio de 1828), oitavo Conde dos Arcos, foi um nobre e administrador colonial português, último vice-rei do Brasil. Governou de 21 de agosto (ou 14 de outubro) de 1806 a 22 de janeiro de 1808, quando João VI de Portugal, príncipe regente de Portugal, aportou na cidade de Salvador, transferindo para o Brasil a sede da monarquia. Havia sido enviado ao Brasil para ocupar o cargo de governador e capitão-geral do estado do Grão-Pará e Rio Negro. Chamado ao Rio de Janeiro, substituiu D. Fernando José de Portugal e Castro no cargo de vice-rei do Brasil. Com a chegada da família real portuguesa ao Brasil, foi transferido para a Bahia, como governador (WIKIPÉDIA, 2022f).

8 Foi um almirante da Marinha portuguesa e um dos portugueses que embarcaram de Portugal para o Brasil durante a fuga às invasões napoleônicas. Durante o período em que a família real portuguesa esteve no Brasil, foi nomeado ministro da Marinha em 1821. Mais tarde voltaria a desempenhar novamente o mesmo cargo, de 7 de setembro de 1821 a 28 de maio de 1823 e, ainda, de 15 de janeiro de 1825 a 1 de agosto de 1826 (WIKIPÉDIA, 2022g).



Figura 2 – Dom Marcos de Noronha e Brito, oitavo Conde dos Arcos (WIKIPÉDIA, 2022f)

Leivas e Goycôchea (1979) citam as seguintes referências da participação do então Capitão-Tenente Luís da Cunha Moreira durante a conquista de Caiena dos franceses, após a relevante missão de participar da transmigração da Família Real para o Brasil:

Em 15 de julho de 1808, partiram do Rio de Janeiro os brigues *Infante Dom Pedro*, comandado pelo Capitão-Tenente Luís da Cunha Moreira, e *Voador*, pelo Capitão de Fragata José Antônio Salgado, este no comando de pequena força. Conforme as instruções do almirante-general, fizeram escala na Bahia e Maranhão, chegando ao Pará a 27 de outubro. Nos episódios da campanha, Cunha Moreira teve participação

mais destacada no desembarque do Approuague, onde se portou “... com valor, acerto, e dignidade de sempre, faz uso o oficial honrado e zeloso do real serviço, e da glória da sua nação”. Nesse embate, “... foi Luís da Cunha Moreira ferido por golpe de sabre, cuja cicatriz gloriosa lhe vincou durante a vida a fronte alta e espaçosa”. Após a capitulação, permaneceu em Caiena, às ordens do Governador Manuel Marques<sup>9</sup>, sendo, logo a seguir, encarregado de transportar para a França o Governador Victor Huges, o que fez, partindo da colônia francesa a 3 de março e desembarcando seu passageiro em Morlaix. Regressou Cunha Moreira ao Rio de Janeiro, onde entrava a 2 de agosto de 1809, sendo promovido a 31 de outubro seguinte a Capitão de Fragata. (LEIVAS e GOYCÔCHEA, 1979)

Guedes (1977) reforça que Cunha Moreira teve destacadíssima ação em diferentes fases da luta contra os franceses, especialmente no ataque ao posto fortificado do Colégio, no Approuague, quando foi ferido na testa, demonstrando as virtudes de coragem, desprendimento e de sacrifício pela Pátria, qualidades estas que, somadas às experiências em combate, o capacitariam para a futura missão de conduzir a criação da Marinha Imperial. Boiteux (2017) nos descreve esta decisiva batalha:

A operação deu-se aos 6 de janeiro de 1809, quando a pequena esquadra ancorou na foz do Rio Approuague, ao sul de Caiena. Uma tropa de 300 homens

<sup>9</sup> Tenente-Coronel Manuel Marques d'Elvas Portugal, comandante das tropas terrestres durante a conquista de Caiena e, depois, governador provisório de Caiena (BOITEUX, 2017), (BRASIL, 2022a) e (FERREIRA, 2022).

desembarcou e iniciou a penetração na selva, comandada pelo capitão inglês Yeo – Sir James Lucas Yeo<sup>10</sup>, comandante da força naval. Utilizando o rio, em botes, outra parte da força invasora transportava uma peça de artilharia. O ataque surpreendeu os franceses. A expedição mista venceu. [...] Nos dois dias subsequentes, organizaram-se posições visando conquistar a “Fazenda de Colégio”, sede do governador e general francês Victor Hugues. Era uma poderosa e artilhada fortaleza. Foi oferecida a rendição ao governador, mas este recusou, tendo então o Capitão Yeo atacado a fortaleza com o seu pessoal, apoiado por uma peça de artilharia. Venceu! Senhor da “Casa-Grande”, o Capitão Yeo mandou incendiá-la. Nas tropas atacantes eram poucos os estrangeiros, somente alguns oficiais e praças nascidos em Portugal. Todos os demais tinham nacionalidade brasileira – em grande parte, oriundos da Província do Pará. Os nativos, pela sua combatividade, mereceram do comandante português Manuel Marques brilhante elogio. (BOITEUX, 2017)



Figura 3 – Sir James Lucas Yeo, comandante da Força Naval na Campanha de Caiena (WIKIPÉDIA, 2022h)

(1977) ainda cita que os embarques seguintes do Almirante Cunha Moreira foram no Brigue *Gaivota* e na Nau *Medusa*, até partir para Lisboa e retornar ao Brasil na Nau *Vasco da Gama*, na expedição do Brigadeiro Carlos Frederico Lecor<sup>11</sup> (Figura 5), destinada a ocupar a Província Cisplatina em 1816. Mais uma vez destacaram-se o valor militar e a bravura de Cunha Moreira, como descreve Guedes (1977):

Convém lembrar que a Campanha de Caiena, ilustrada na Figura 4, é considerada o batismo de fogo dos fuzileiros navais do Brasil (WARFARE BLOG, 2020). Guedes

Quer desempenhando arriscadas missões em terra, observações de caráter militar ou operações de desembarque, como as tomadas de São Fernando e

10 Sir James Lucas Yeo (Southampton, 7 de outubro de 1782 – 21 de agosto de 1818) foi um oficial da Marinha Real britânica que serviu na invasão da Guiana Francesa e na Guerra Anglo-Americana de 1812. Entrou para a Marinha como guarda-marinha com a idade de dez anos. Combateu como tenente no Mar Adriático, se distinguindo durante o cerco de Cesenatico, em 1800. Participou em diversos combates navais durante as Guerras Napoleônicas. Seu sucesso levou à promoção a capitão com 25 anos de idade. Em 1810, foi sagrado cavaleiro por seus serviços durante a invasão da Guiana Francesa, recebendo a Ordem do Banho (WIKIPÉDIA, 2022h).

11 Carlos Frederico Lecor (Lisboa, 6 de outubro de 1764 – Rio de Janeiro, 2 de agosto de 1836) foi um militar e nobre português, tendo servido quer Portugal quer o Brasil independente. Partiu com a Divisão de Voluntários Reais para a ilha de Santa Catarina em junho de 1816, com a missão de conquistar e manter a cidade de Montevidéu e todo território a leste do Rio Uruguai. Montevidéu é conquistada a 20 de janeiro de 1817. A partir de 1821, a chamada Província Oriental, dependente do Vice-Reinado do Prata, com sede em Buenos Aires, passa a denominar-se Província Cisplatina (WIKIPÉDIA, 2022i).



Figura 4 – Desembarque em Caiena. Óleo sobre tela de Álvaro Martins (WARFARE BLOG, 2020)



Figura 5 – Brigadeiro Carlos Frederico Lecor (WIKIPÉDIA, 2022i)

Maldonado, quer a bordo, atuando destacadamente, no bloqueio naval estabelecido, o alto conceito de que já gozava Cunha Moreira ainda mais se elevou. (GUEDES, 1977)

Em seguida, comandou a Fragata *Tetis* no bloqueio a Pernambuco, o que redundou na rendição dos revolucionários de 1817, sendo promovido a capitão de mar e guerra em 12 de outubro do mesmo ano.

Aqui, como descreve

Guedes (1977), teve o protagonismo de ser o primeiro a desembarcar e a ocupar as fortalezas do Recife, onde, mais uma vez, demonstrou a capacidade para liderar as ações de maior importância para impedir o esfacelamento do território da futura, mas já sendo gerida, nação brasileira. Permaneceu na *Tetis* até 20 de abril de 1821.

Após isto, comandou a Corveta *Maria da Glória*, participando da esquadilha do Chefe de Divisão Rodrigo Antônio de Moraes de Lamare que conduziu a Alagoas as tropas de Labatut<sup>12</sup>, que se destinavam a dobrar a resistência do Tenente-Coronel Inácio Luís Madeira de Melo e suas forças na Bahia em obedecer a determinação de Dom Pedro I para regressar a Portugal.

Após comandar ainda as fragatas *União* e *Real Carolina* (e após o 7 de Setembro), em 28 de outubro de 1822 ele atende ao chamado do Imperador para assumir o cargo de ministro e secretário dos Negócios

12 Pierre Labatut, dito Pedro Labatut (Cannes, 1776 – Salvador, 1849), foi um militar francês (mercenário) que organizou o chamado “Exército Pacificador”, a partir do Rio de Janeiro para os confrontos da Guerra de Independência do Brasil em Salvador. O General Pedro Labatut reforçou as tropas que sitiavam a capital baiana com a Brigada do Major (depois coronel) José de Barros Falcão de Lacerda, composta por 1.300 soldados de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro e que repeliu três ataques portugueses, ocasionando 80 mortes e deixando outros 80 feridos. A Batalha de Pirajá, como ficou conhecida, foi o principal confronto da Independência da Bahia (WIKIPÉDIA, 2022j).

da Marinha, que exerceu até o dia 15 de novembro de 1823. Como bem define Guedes (1977), “talvez a mais espinhosa missão dentre as partilhadas pelos companheiros de José Bonifácio: organizar a Marinha Imperial e capacitá-la a enfrentar as forças navais portuguesas estacionadas na Bahia”.

Além do que já foi até descrito, alguns aspectos apontados por Guedes (1977) e Vale (2002) devem ser considerados, para se mensurar e atestar, de forma justa, as capacidades, o pendor e a competência do Almirante Cunha Moreira nesta tarefa. São eles:

– o então CMG Luís da Cunha Moreira foi um dos poucos brasileiros que pertenceram à Marinha portuguesa. Patriota convicto, íntegro e marujo experimentado, servira durante as Guerras Napoleônicas, desempenhando, como já abordado, importante papel na captura de Caiena, além de se distinguir, em 1817, tanto no combate à Revolução Pernambucana como na tomada de Montevideú;

– a Esquadra, durante o período de permanência de Dom João VI no Brasil, foi relegada a segundo plano devido à confiança no apoio naval britânico, e, com o retorno de Dom João VI e a Corte para Portugal, os melhores navios existentes também partiram com o monarca, ficando aqui meios em condições precárias ou inservíveis. Estas condições exigiram muito mais capacidade de Cunha Moreira, demonstrada no cumprimento da missão; e

– as palavras e as ações de apoio e confiança do próprio Imperador Dom Pedro I reforçam a prova de competência de Cunha Moreira: “Confiado na tua aptidão e no teu patriotismo, Eu tenho te nomeado mi-

nistro e secretário d’Estado dos Negócios da Marinha na época mais crítica, e mais gloriosa do teu país, trata-se de se fazer a Independência do Brasil, e precisa-se de huma Esquadra que combata a da Metrópole inimiga de nossa emancipação política, e que faça tremular em longínquos mares o pavilhão do Império que fundei”.

Ou seja, diante dos fatos até aqui descritos, a tarefa de compor e organizar a Marinha Imperial brasileira não poderia estar em melhores mãos do que nas do insigne Almirante Cunha Moreira.

## A FORÇA NAVAL E A INDEPENDÊNCIA DO BRASIL

Conforme explana Mathias (2022), o Poder Naval foi preponderante no processo de consolidação da independência do Brasil, especialmente para a manutenção da integridade territorial. Mesmo no período colonial, havia constantes ameaças aos interesses ultramarinos

da metrópole portuguesa no seu maior e mais importante território colonial, onde as lutas contra, por exemplo, franceses e holandeses, bem como as travadas pela expansão territorial do Brasil durante a União Ibérica, deixaram o legado da necessidade de se possuir uma Força Naval capaz de defender os interesses do futuro país.

Marques de Almeida (2022) cita a declaração de Jéssica de Freitas e Gonzaga da Silva, professora e doutoranda em História, Política e Bens Culturais, de que não se pode dar causa ao sucesso em tornar o Brasil independente apenas em função do grito de “Independência ou Morte” de Dom Pedro em 7 de setembro de 1822:

**José Bonifácio encontrou em Cunha Moreira a liderança que buscava para rapidamente organizar a Marinha Imperial**

Dom João estabeleceu a capital carioca como centro de poder, fornecendo à elite política local experiência em administração pública, formando uma base de legitimidade e permitindo a integração da população. O ápice desse processo foi 1815, após a elevação do Brasil à condição de Reino Unido, rompendo oficialmente com o pacto colonial. (MARQUES DE ALMEIDA, 2022)

No período em que o Brasil foi elevado ao *status* de metrópole e a capital do novo reino estabelecida no Rio de Janeiro, abriu-se espaço para a ação conjunta das lideranças políticas brasileiras da corte, São Paulo e Minas Gerais, que, ao conseguirem angariar e organizar o apoio popular, lutaram pela independência do país diante das ameaças recolonizadoras de Lisboa. E, para demonstrar o papel preponderante da Marinha, a Professora Jéssica de Freitas e Gonzaga da Silva complementa (MARQUES DE ALMEIDA, 2022):

É importante acrescentar ainda o papel da Força Naval nesse processo. A manutenção da unidade territorial foi garantida mediante a criação da Marinha de Guerra que, por meio do domínio do mar, usou as comunicações marítimas para conduzir as tropas, para derrotar a Esquadra portuguesa em combates e, acima de tudo, representar a autoridade de Dom Pedro I nas províncias ainda resistentes, fornecendo ao recém país independente o monopólio do uso da força. (MARQUES DE ALMEIDA, 2022)

A importância e a preponderância do Poder Naval foram verificadas pelo mi-

nistro da Secretaria do Estado do Interior e dos Negócios Estrangeiros, José Bonifácio, que, conforme já explanado anteriormente, teve na figura do então CMG Cunha Moreira a liderança necessária para rapidamente organizar a Marinha Imperial e dotá-la com navios de guerra capazes de fazer frente a reforços portugueses e impedir a chegada destes ao Brasil, além de fornecer o devido apoio logístico às forças terrestres no transporte de soldados e suprimentos para a luta (MATHIAS, 2022). A importância da supremacia nos mares foi, inclusive, vaticinada pelo representante dos interesses portugueses na Bahia, durante a Guerra de Independência, o Tenente-Coronel Inácio Luís Madeira de Melo<sup>13</sup> (Figura 6), em seu relatório ao rei Dom João VI:

No Rio de Janeiro está se consertando outra nau; o Governo ali, bem convencido de que a Força Naval é que deve



Figura 6 – Tenente-Coronel Inácio Luís Madeira de Melo, da Marinha de Portugal (WIKIPÉDIA, 2022k)

13 Inácio Luís Madeira de Melo (Chaves, 1775-1833) foi um militar português. Notabilizou-se por comandar, no cargo de governador das Armas, as tropas portuguesas assediadas em Salvador, nos combates da Guerra da Independência da Bahia, naquela província até a sua capitulação em 2 de julho de 1823, quando se retiraram para Portugal (WIKIPÉDIA, 2022k).



(a)



(b)



(c)

Figura 7 – (a) Combate de 4 de maio de 1823 – Autor: Trajano Augusto de Carvalho/Acervo: DPHDM (MATHIAS, 2022); (b) Cidade do Pará – Johan Baptist von Spix e Carl Friedrich Philipp von Martius (BRASIL, 2022b); e (c) Combate de Montevidéu – Autor: Trajano Augusto de Carvalho/Acervo: DPHDM (MATHIAS, 2022)

decidir a sorte do Brasil, esmera-se em fazer progredir este ramo, e tem mandado comprar fragatas à América inglesa que brevemente espera. Se ganharem sobre nós a superioridade marítima, tudo está perdido. (ERMAKOFF, 2022)

Após o rápido, brilhante e efetivo trabalho de composição da Marinha Imperial realizado por Cunha Moreira, somado às competências dos oficiais estrangeiros que nos ajudaram na Campanha de Independência, principalmente na realização de bloqueios navais e combates diretos em mar e em terra, o que se observou foram as sucessivas vitórias na expulsão dos portugueses na Bahia, nas províncias do Norte e, por último, na Cisplatina, que, em 18 de novembro de 1823, viu a rendição e evacuação final dos últimos remanescentes do efetivo português em solo brasileiro. As figuras 7a, 7b e 7c ilustram as batalhas navais em Salvador, a cidade do Pará, à época da Confederação do Equador, e em Montevideú.

Faz-se mister a menção de que, durante a Guerra de Independência e as campanhas da Confederação do Equador e da Cisplatina, surge a figura daquele que seria “o maior marinheiro do Brasil e patrono de nossa Marinha”, como honrosamente evoca Mathias (2022): o nosso Almirante Joaquim Marques Lisboa, o Marquês de Tamandaré<sup>14</sup> (Figura 8).

As experiências acumuladas em combate durante essas campanhas contribuíram sobremaneira para a formação pessoal e militar-naval do patrono da Marinha do Brasil (MATHIAS, 2022), que, com seus



Figura 8 – O jovem oficial Joaquim Marques Lisboa. Acervo: DPHDM (MATHIAS, 2022)

exemplos de dedicação e sacrifício ao serviço da Pátria, inspiram até hoje não somente os integrantes da Força Naval, como também o povo brasileiro.

## A FORMAÇÃO E O EMPREGO DA ESQUADRA BRASILEIRA

A avaliação e o levantamento, por parte de Cunha Moreira e sua equipe, das precárias condições dos meios, bem como das instalações navais existentes – como o Ministério da Marinha, a Intendência, a Contadoria e Auditoria, o Supremo Conselho Militar, o Hospital Naval, a Academia Naval, o Arsenal de Marinha (Figura 9) e seus estaleiros (VALE, 2002) –, e as deficiências de pessoal permitiram o planejamem-

14 Joaquim Marques Lisboa, Marquês de Tamandaré (Rio Grande, 13 de dezembro de 1807 – Rio de Janeiro, 20 de março de 1897) foi um militar da Armada Imperial brasileira, na qual atingiu o posto de almirante. Ao longo da sua carreira, que durou quase 60 anos, participou da Guerra da Independência do Brasil, dos conflitos internos subsequentes no Período Regencial, e, mais tarde, das guerras do Prata e do Paraguai. Pelos serviços prestados à sua pátria, foi feito marquês e, mais tarde, foi escolhido como patrono da Marinha do Brasil. Seu nome se encontra no Livro dos Heróis da Pátria (WIKIPÉDIA, 20221).



Figura 9 – Construção da Nau *São Sebastião* no Arsenal de Marinha, ainda no continente e ao lado do Mosteiro de São Bento, conforme pintura de Armando Pacheco (GREENHALG, 1951)

to das ações e recursos necessários para a construção do Poder Naval do novo Império.

No tocante ao Arsenal de Marinha, por exemplo, Almeida (2018) nos apresenta que, após a chegada da família real portuguesa ao Rio de Janeiro em 1808,

O Príncipe Regente D. João (posteriormente D. João VI) transformou a cidade em sede do governo português, o que promoveu progresso à região, contudo face a decadência da Marinha portuguesa, o Arsenal não foi um dos estabelecimentos a mais prosperar com o fato. Ainda assim, a fim de permitir o apoio à esquadra portuguesa, que ficou sediada no Rio, sua capacidade operacional foi ampliada. Nessa ocasião, a instituição passou a ser chamada Arsenal Real da Marinha ou Arsenal da Corte, nome que permaneceu até a Proclamação da República. [...] “O Arsenal Real de Marinha, até 1808, não possuía condições mínimas para prestar o devido apoio a uma esquadra inteira”. Mesmo após as inúmeras modificações

realizadas por D. João até 1819, essa condição persistia. A dificuldade de obtenção de materiais e mão de obra qualificada era tanta que nem mesmo pequenas embarcações eram reparadas, valendo-se na ocasião da utilização de estaleiros particulares para os serviços necessários. A partir da Independência, passou a ser indispensável a formação de uma esquadra capaz de defender os interesses da Nação recém-criada. Era preciso reparar os navios que aqui permaneceram e construir novos. A Nau *Martins de Freitas*, que mudou o nome para *Pedro I*; a Fragata *União*, que mudou o nome para *Ypiranga*; a Fragata *Sucesso* que passou a chamar-se *Niterói*; a Fragata *Real Carolina* que mudou para *Paraguassu*; e as corvetas *Maria da Glória* e *Liberal* são exemplos de navios que passaram a ser reparados pelo Arsenal. (ALMEIDA, 2018)

Apesar das dificuldades existentes, a união da população e do governo, especialmente nas figuras não só do Imperador

Dom Pedro I, como também das grandes personalidades de José Bonifácio, Martim Francisco Ribeiro de Andrada<sup>15</sup> e Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta<sup>16</sup> ( figuras 10a e 10b, respectivamente), propiciou as condições para se prepararem os navios e adquirirem outros, bem como para compor e organizar o pessoal componente da Esquadra Imperial (GUEDES, 1977).

Graças à boa gestão dos recursos, advindos do esforço de mobilização nacional para a composição da Esquadra, e à correta aplicação deles na manutenção ou na compra de navios, foi possível prosseguir

com a criação da Força Naval. Além disso, a visão previdente de Cunha Moreira, ao nomear, em 5 de dezembro de 1822, a Comissão de Verificação da Fidelidade da Oficialidade disponível, sobre qual pátria desejavam servir (com o próprio ministro da Marinha presidindo os trabalhos), após algumas semanas, resultou na maioria dos oficiais aderindo à nova pátria brasileira. Além dessa adesão, ainda se fez necessário, posteriormente, o recrutamento de estrangeiros, especialmente ingleses (VALE, 2002). Conforme explana Marques de Almeida (2022):



(a)



(b)

Figura 10 – (a) Martim Francisco Ribeiro de Andrada (WIKIPÉDIA, 2022m) e (b) Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta (WIKIPÉDIA, 2022n)

- 15 Martim Francisco Ribeiro de Andrada (Santos, 19 de abril de 1775 – Santos, 23 de fevereiro de 1844) foi um naturalista e político brasileiro, presidente da Câmara dos Deputados e ministro da Fazenda no período do Império do Brasil. A família Andrada e Silva teve protagonismo no pré e no pós-independência do Brasil. O irmão de Martim Francisco, José Bonifácio de Andrada e Silva, é conhecido como “Patriarca da Independência”. Apesar de não ser tão célebre quanto seu irmão neste período, Martim Francisco apoiou o movimento e ajudou na articulação política, principalmente de sua província, São Paulo (WIKIPÉDIA, 2022m).
- 16 Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta, (Mariana, 19 de setembro de 1772 – 13 de junho de 1842) primeiro visconde com grandeza e marquês de Barbacena, foi um militar, diplomata e político brasileiro. Envolveu-se, de forma efusiva, na época do Primeiro Reinado, também atuando e se destacando na campanha da abolição do absolutismo e pela aplicação de um governo constitucional. Com poderes concedidos por José Bonifácio, o marquês passou a ser um correspondente para tentar unir forças, um diplomata, realizando encargos políticos e burocráticos na Inglaterra, antes de retornar ao Brasil. O marquês cumpria com êxito as tarefas, sobretudo a organização de uma frota naval para fazer frente à frota portuguesa na costa brasileira, se necessário. Foi nessa diplomacia, tentando convencer os ingleses a apoiarem a independência de uma colônia de um dos seus maiores aliados, Portugal, que o Marquês de Barbacena conseguiu o apoio do inglês. Foram anos na Europa, e a notícia da Independência do Brasil, gritada por Dom Pedro I, veio por meio de cartas. Seu retorno ao país foi apenas em 1824 (WIKIPÉDIA, 2022n).

À época, houve a necessidade de incrementar o efetivo militar. De acordo com o chefe do Departamento de História da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Capitão de Fragata (T) Carlos André Lopes da Silva, era pequeno o número de militares de origem brasileira naquele período; com isso, foi forçosa a negociação com os marinheiros portugueses, em especial com os oficiais, visando conquistar suas lealdades. Entre os cerca de 160 oficiais da Marinha portuguesa

servindo no Brasil, 94 declararam lealdade a Dom Pedro. O que pode parecer uma extensa adesão, na prática, não forneceu oficiais suficientes para tripular os navios da nova Esquadra. Com isso, a contratação de europeus, sobretudo britânicos, foi a solução. Foram mais de 450 estrangeiros contratados, cerca de 30 deles exercendo a função de oficiais, inclusive o então comandante em chefe da incipiente Esquadra brasileira, o Almirante Thomas Cochrane<sup>17</sup>. (MARQUES DE ALMEIDA, 2022)



Figura 11 – Nau *Pedro I*, primeiro capitânia da Esquadra brasileira – Eduardo de Martino/ século XIX (MARQUES DE ALMEIDA, 2022)

<sup>17</sup> Thomas Cochrane (Annsfield, 14 de dezembro de 1775 – Londres, 31 de outubro de 1860) foi um oficial naval e político britânico que desempenhou um papel importante nas histórias militares do Reino Unido, Chile, Brasil e Grécia. Filho de um aristocrata escocês, Cochrane entrou na Marinha Real britânica ainda jovem e destacou-se rapidamente como um bom navegador e estrategista. Seu primeiro comando foi o Brigue HMS *Speedy*, com que Cochrane conseguiu capturar mais de 50 navios inimigos durante as Guerras Napoleônicas, mais notavelmente a fragata espanhola *El Gamo*. Em seguida, ele comandou o HMS *Arab*, HMS *Pallas* e HMS *Imperieuse*, atacando guarnições costeiras francesas e espanholas e capturando navios inimigos ancorados. Ele também participou da política, sendo eleito para a Câmara dos Comuns, defendendo combate contra a corrupção e reformas parlamentares no Almirantado. Cochrane acabou expulso do parlamento e degradado da Marinha em 1814, após acusações de fraude na Bolsa de Valores de Londres, sendo depois multado e preso. Ele, mesmo assim, conseguiu ser reeleito e tentou continuar sua carreira política, porém foi alvo de ataques e rumores por parte de seus oponentes. Libertado, Cochrane aceitou a proposta dos patriotas chilenos para organizar e comandar sua Marinha. Chegou a Valparaíso em novembro de 1818, retomando sua guerra costeira e conseguindo, em fevereiro de 1820, capturar a cidade de Valdivia. Em seguida, Cochrane participou de uma expedição para libertar o Peru, auxiliando José de San Martín a declarar a independência do país. Entretanto sua personalidade forte entrou em conflito com políticos chilenos, e assim ele foi para o serviço do imperador D. Pedro I do Brasil, em 1823, comandando a Armada Imperial brasileira na Guerra da Independência do Brasil e na Confederação do Equador (WIKIPÉDIA, 2022o).

Por conta dos problemas relacionados ao pessoal, indicados principalmente por Caldeira Brant (VALE, 2022), o Império do Brasil, por meio do Decreto Imperial de 21 de março de 1823, convida Thomas Cochrane (Figura 12) a assumir a patente de primeiro-almirante, caso único na história do país em que a patente foi concedida a um estrangeiro (WIKIPÉDIA, 2022n). José Bonifácio, na condição de ministro do Interior e Relações Exteriores do Brasil, em carta datada de 13 de setembro de 1822, convidou, “em nome do povo brasileiro”, Lord Cochrane a entrar a serviço do Brasil, assumindo logo em seguida o Comando em Chefe da Esquadra e embarcando na Nau *Pedro I*. Ele tomou parte nas lutas da independência



Figura 12 – Lord Thomas Cochrane, comandante em chefe da Esquadra Imperial, retratado por James Ramsay (WIKIPÉDIA, 2022o)

da Bahia e do Maranhão em 1823 e foi elevado por D. Pedro I ao grau nobiliárquico de Marquês do Maranhão, em 25 de novembro do mesmo ano, prestando serviços ao Império do Brasil até 1825, tendo se destacado no combate à Confederação do Equador, em Pernambuco, sendo uma das figuras representativas da unificação do território brasileiro após a Independência (WIKIPÉDIA, 2022o).

O pronto alcance de resultados na gestão do Almirante Cunha Moreira também é explanado por Marques de Almeida (2022):

A rápida organização da Marinha Imperial, dotada de navios de guerra bem armados, poderia impedir a chegada de reforços portugueses ao Brasil e combater as tropas portuguesas no litoral, além de transportar soldados e suprimentos para apoiar a luta pela Independência em terra. [...] Em outubro de 1822, o então Capitão de Mar e Guerra Luís da Cunha Moreira, Visconde de Cabo Frio, foi nomeado o primeiro brasileiro nato para a cadeira de ministro da Marinha do Brasil Independente. Em 10 de novembro do mesmo ano, o pavilhão nacional foi içado pela primeira vez em um navio de guerra brasileiro, a Nau *Martim de Freitas*, posteriormente rebatizada de Nau *Pedro I*, o primeiro navio Capitânia da Esquadra. Somando esforços à Nau, uma das primeiras ações tomadas para o estabelecimento da Marinha Imperial foi a imediata incorporação dos navios portugueses deixados nos portos, [...], formando assim a primeira Esquadra brasileira. (MARQUES DE ALMEIDA, 2022)

Além de Cochrane, é importante também mencionar os ilustres oficiais ingleses

John Pascoe Grenfell<sup>18</sup> (Figura 13a) e John Taylor<sup>19</sup> (Figura 13b), que, embora fossem oriundos de outra nacionalidade, aderiram à causa brasileira, desempenhando papéis relevantes na Guerra de Independência e, depois dela, escrevendo, com honra, seus nomes na galeria de heróis nossa História.

Considerando o interregno de pouco mais de um ano como ministro, o Almirante Cunha Moreira conseguiu, com

extrema maestria e sucesso, cumprir a complexa e difícil tarefa de preparar e prontificar a Marinha Imperial, tanto em relação ao material quanto à composição de seu pessoal, mesmo com estrangeiros, para a sua prova de fogo: combater as intenções restauradoras da condição colonial ao Brasil por parte de Portugal e, por fim, contribuir, de maneira fundamental, para consolidar a Independência do Brasil.

18 John Pascoe Grenfell (Battersea, Inglaterra, 30 de setembro de 1800 – 29 de março de 1869) foi um militar inglês a serviço do Império do Brasil. Em 1819, passou a servir como tenente sob as ordens de Thomas Cochrane, participando das lutas da Guerra da Independência do Chile. Em 1823, acompanhou Cochrane ao Império do Brasil, já no posto de comandante, junto a outros oficiais e soldados europeus, para tomar parte nas lutas da Guerra da Independência do Brasil (1822-1823). Comissionado como primeiro-tenente, partiu do Maranhão, comandando o Brigue *Maranhão* da Marinha do Brasil, e conseguiu a adesão da Província do Pará ao Império. Em 1824, deixou o Pará e ofereceu, mais uma vez, os seus serviços ao Imperador, desta última para combater os revoltosos republicanos da Confederação do Equador, em Pernambuco. Após derrotá-los, retornou ao Rio de Janeiro. Depois, com o Comandante Norton, serviu na Guerra Cisplatina em 1826, tendo participado de combates em Buenos Aires, onde veio a perder o seu braço direito. Retornou para a Inglaterra para restabelecer a sua saúde, voltando ao Brasil em 1828. Durante o Período Regencial, foi destacado, em 1836, para reprimir a Revolução Farroupilha, no sul do país. Nomeado comandante das forças navais estacionadas no Rio Grande do Sul, comandou a esquadra imperial na Batalha do Fanfa, à frente de 18 navios de guerra, escunas e canhoneiras. A esquadra bloqueou o lado sul da ilha, enquanto que as tropas, sob o comando de Bento Manuel, fechavam o cerco por terra. Ao final da batalha, renderam-se ou foram capturadas várias importantes lideranças farroupilhas: Bento Gonçalves, Tito Lívio Zambeccari, Pedro Boticário, José de Almeida Corte Real e José Calvet, entre outras. Em 1841, foi nomeado vice-almirante e, em 1846, cônsul-geral do Brasil em Liverpool. Retornou ao Brasil quando da Guerra contra Oribe e Rosas, nomeado comandante em chefe das forças navais brasileiras na baía do Rio da Prata, destacando-se na Passagem de Tonelero. Em 1852, reassumiu as funções de cônsul na Inglaterra, onde veio a falecer (WIKIPÉDIA, 2022p).

19 João Taylor (Greenwich, 22 de novembro de 1796 – Rio de Janeiro, 26 de novembro de 1855) foi um militar, oficial das Marinhas inglesas e brasileiras. Em 1805, na Batalha de Trafalgar, serviu no navio-almirante HMS *Victory*, sob comando de Horatio Nelson. Era oficial da Marinha inglesa quando, por ocasião da proclamação da Independência do Brasil, se achava no porto do Rio de Janeiro. Tendo sido organizada a esquadra nacional, desertou da Marinha Real britânica, sendo admitido ao posto de capitão de fragata na Armada Imperial brasileira. Sob o comando de Lord Cochrane, tomou parte na Guerra da Independência do Brasil. Como CMG da Armada brasileira, comandou a fragata *Niterói*. Em julho de 1823, a Armada portuguesa, retirando-se para Portugal, foi perseguida pela Armada brasileira e, depois, somente pela *Niterói*. Nesta ação solitária, a *Niterói* perseguiu a esquadra portuguesa através do Atol das Rocas, Cabo Verde, Açores, chegando ao estuário do Tejo próximo a Lisboa, surpreendendo os portugueses. Durante tal ação, que durou quase um ano, Taylor capturou 19 navios portugueses (quatro no retorno ao Brasil). Após o retorno, em conversa com o Imperador Pedro I, teceu elogios a seu grumete Joaquim Marques Lisboa, futuro Marquês de Tamandaré e Patrono da Marinha do Brasil. Foi comandante de divisão nacional e imperial surta em Pernambuco, encarregado de combater os rebeldes da Confederação do Equador. Durante o bloqueio a Recife, escreveu uma carta ou proclamação, em 1<sup>a</sup> de abril de 1824, aos habitantes de Pernambuco, reproduzida na página 416 da obra *Frei Joaquim do Amor Divino Caneca*, coleção Formadores do Brasil. Tinha ordens de fazer empossar, na presidência da província, Francisco Pais Barreto e prender Manuel de Carvalho Pais de Andrade. Naquele mesmo ano, naturalizou-se brasileiro. Por questões políticas, demitiu-se do serviço da Armada, sendo, mais tarde, reintegrado ao posto de CMG e graduado chefe de divisão em 1<sup>a</sup> de dezembro de 1825. Posteriormente, foi ajudante de ordens e encarregado do quartel-general da Marinha. Promovido a chefe de esquadra em 14 de março e a vice-almirante por decreto imperial de 7 de dezembro de 1851. Foi condecorado com várias medalhas militares (WIKIPÉDIA, 2022q).



Figura 13 – (a) John Pascoe Grenfell (WIKIPÉDIA, 2022p) e (b) John Taylor (WIKIPÉDIA, 2022q)

## LIÇÕES PARA A MARINHA DO SÉCULO XXI

Mathias (2022) explana que, desde os tempos de luta pela nossa independência até os dias de hoje, a Marinha do Brasil possui papel essencial e preponderante para o país, “atuando de modo decisivo nos principais episódios de nossa história, com destaque para a Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870), a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) e a Segunda Guerra Mundial (1939-1945)”.

Esta argumentação se robustece mais ainda quando se observa a previsão legal atual para as atribuições da Força Naval, previstas na Constituição Federal de 1988:

Art. 142. As Forças Armadas, constituídas pela Marinha, pelo Exército e pela Aeronáutica, são instituições nacionais permanentes e regulares, organizadas com base na hierarquia e na disciplina, sob a autoridade suprema do Presidente da República, e destinam-se à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem.  
§ 1º Lei complementar estabelecerá

as normas gerais a serem adotadas na organização, no preparo e no emprego das Forças Armadas. (BRASIL, 1988)

e na Lei Complementar (LC) Nº 97/1999):

Art. 17. Cabe à Marinha, como atribuições subsidiárias particulares: I – orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional; II – prover a segurança da navegação aquaviária; III – contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar; IV – implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas. V – cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução

(Incluído pela Lei Complementar nº 117, de 2004). Parágrafo único. Pela especificidade dessas atribuições, é da competência do Comandante da Marinha o trato dos assuntos dispostos neste artigo, ficando designado como “Autoridade Marítima”, para esse fim. (BRASIL, 1999)

Conforme também a Política Estratégica da Marinha (PEM) 2040 (BRASIL, 2020), tem-se a definição do Poder Marítimo:

O Poder Marítimo é a projeção do Poder Nacional resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando conquistar e manter os objetivos nacionais. (BRASIL, 2020)

Para o cumprimento destas relevantes tarefas, é importante considerar as principais expressões do Poder Nacional, na visão da ESG (BRASIL, 2019) – política, econômica, militar, psicossocial e científico-tecnológica –, somadas ao que foi aprendido com as ações do Almirante Cunha Moreira na construção da Marinha Imperial.

***A importância da experiência na vida naval e nas operações de guerra e a consequente preocupação com o pessoal (expressão militar e psicossocial)***

O Almirante Cunha Moreira possuía as experiências e qualificações, pessoais e profissionais, para ter a confiança do Imperador, que o escolheu para protagonizar a liderança daquele momento

crucial da história do Brasil. Além disso, demonstrou visão preventiva ao tentar levantar o grau de adesão do pessoal militar, principalmente dos oficiais, à causa da independência. Ouvidos os conselhos de Caldeira Brant, a Marinha ainda pôde se compor de oficiais estrangeiros mais experimentados, que ajudaram a formar o núcleo inicial da Força Naval. O homem é fator primordial para o exercício de missões de tão grande relevância. Logo, os setores responsáveis pela formação e acompanhamento do pessoal da Marinha devem ter os instrumentos e as condições para planejar, formar e avaliar, com justiça e zelo, a carreira de seus oficiais e praças, nos diferentes corpos e quadros, de forma a manter a motivação e o fogo sagrado de seus componentes para momentos críticos que possam vir.

***A necessidade de rapidez nas ações a empreender (expressões militar e científico-tecnológica)***

O Almirante Cunha Moreira conseguiu, em pouco mais de um ano, compor e organizar a Força Naval para a conquista de nossa independência. Embora se possa argumentar que o tempo de resposta naqueles tempos era mais lento, por conta do estado da arte e do desenvolvimento tecnológico das embarcações e comunicações, o Reino de Portugal já possuía meios aqui que, no princípio, preponderariam aos de que o Império dispunha. Não era possível esperar o inimigo agir primeiro. Se, naquela época, o tempo era um fator de preocupação, nos dias de hoje, com o impressionante desenvolvimento tecnológico observado (Propulsão Nuclear, Veículos Autônomos, Inteligência Artificial, Internet das Coisas (IoT), Sistemas de Comando, Controle, Comunicações, Computadores, Cibernética, Inteligên-

cia, Vigilância e Reconhecimento (C5ISR), Tecnologia de Sensores etc.) e o grau de complexidade das ameaças da atualidade (terrorismo, pandemia, pirataria, crimes transnacionais, desastres ambientais guerra assimétrica, guerra nuclear, biológica, química e radiológica (NBQR), guerra cibernética, guerra aérea, guerra submarina, guerra de superfície etc.), a doutrina e o material precisam do suporte e da resposta ágil, e cada vez mais rápida, dos setores responsáveis por prover as capacidades operativas à Marinha do Brasil.



Figura 14 – A Amazônia Azul – 5,7 milhões km<sup>2</sup>/ 60 mil km de hidroviáveis (BRASIL, 2020)

***As fundamentais mobilização e conscientização nacional da importância em se investir no Poder Marítimo (expressões política, econômica e psicossocial)***

Por mais que o Almirante Cunha Moreira tivesse o conhecimento e a experiência para direcionar as ações da construção da Marinha Imperial, sem o envolvimento e o comprometimento nacionais, capitaneados pelas lideranças políticas da época, a missão não teria logrado êxito. Por isso a relevância de se demonstrar à população e aos formadores da opinião pública, nos dias de hoje, como é importante influenciar a política do país a investir na Amazônia Azul<sup>20</sup> (Figura 14) e nos projetos que a Marinha do Brasil desenvolve para assegurar a defesa de nossas riquezas no mar e nas águas interiores, bem como o bem-estar e o futuro do país.

***A priorização na execução dos imperiosos planejamento, organização e economia dos recursos disponíveis (expressões econômica, militar e científico-tecnológica)***

O Almirante Cunha Moreira teve o zelo de verificar e reaproveitar as instalações, os recursos e os meios navais já existentes, em face da condição crítica das finanças do recém-fundado Império do Brasil. Apesar das dificuldades, prestou a assessoria para o correto investimento dos recursos e comandou o reparo dos meios que poderiam contribuir com o esforço de guerra ou a escolha dos que deveriam e poderiam ser adquiridos. Com esta visão preemptiva, conseguiu

20 Denominação do território marítimo brasileiro que possui hoje, aproximadamente, 3,6 milhões de km<sup>2</sup> referentes à soma da Zona Econômica Exclusiva (ZEE) com a Plataforma Continental (PC) do Brasil. O termo, que foi primeiramente utilizado pelo Almirante de Esquadra Roberto de Guimarães Carvalho, em 2004, no período em que era o comandante da Marinha, foi cunhado através da comparação das propriedades desse território marítimo com as do território amazônico, ambos abundantes em recursos naturais de importância estratégica para o Brasil (BRASIL, 2022c).



Figura 15 – Primeiro teste de navegação do Submarino *Riachuelo* (BRASIL, 2020)

formar a primeira frota da que, até hoje, é a invicta Marinha de Tamandaré. Da mesma forma, nos dias de hoje, o Brasil não possui ainda uma economia que pode abarcar todos os meios de que a Marinha necessita para o cumprimento de sua missão constitucional. Por isso, os setores do Material e de Ciência, Tecnologia e Inovação da Marinha (a Figura 15 registra os primeiros testes de navegação do Submarino *Riachuelo*, do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), estratégico (BRASIL, 2020) para a Marinha do Brasil do século XXI) precisam trabalhar tendo como foco o planejamento, a organização e a economia, procurando fazer o máximo com mínimo de recursos.

## CONCLUSÕES

Este trabalho apresenta, de forma não exaustiva, a influência do Almirante Luís da Cunha Moreira, o Visconde de Cabo Frio, na formação da Marinha Imperial brasileira. Além disso, analisa como, por

intermédio de suas virtudes e capacidades, foi possível que o complexo processo de independência de nosso país pôde lograr êxito, principalmente, em função da criação da Força Naval.

Pela atuação do Almirante Cunha Moreira como ministro, naquele momento histórico, o trabalho também conclui que, nos dias de hoje, em prol da Marinha do século XXI, faz-se mister serem seguidas as seguintes lições aprendidas e identificadas: a importância da experiência na vida naval e nas operações de guerra e a consequente preocupação com o pessoal; a necessidade de rapidez nas ações a empreender; as fundamentais mobilização e conscientização nacional da importância em se investir no Poder Marítimo; e a priorização na execução dos imperiosos planejamento, organização e economia dos recursos disponíveis.

Espera-se que este trabalho tenha agregado valor ao tema e que consiga, embora não esgote o assunto, colaborar para que o imenso legado do Almirante

Luís da Cunha Moreira nunca seja esquecido, contribuindo para que a memória do insigne chefe naval seja sempre honrada por meio dos integrantes da Marinha do

Brasil, bem como cultuada pelo povo brasileiro, ao seguirem os seus exemplos de competência, abnegação e sacrifício em prol da nação brasileira.

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA>; História da Marinha do Brasil; História do Brasil; Independência do Brasil;

<NOMES>; Vultos Navais;

<VALORES>; Valores;

### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMEIDA, C.P. “Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro: sua história projetada para o futuro”. Trabalho de Conclusão de Curso – Monografia apresentada ao Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra como requisito à obtenção do diploma do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (Caepe), 2018. Rio de Janeiro: ESG, 2018. Disponível em: [https://repositorio.esg.br/bitstream/123456789/871/1/Carlos Pinto de Almeida.pdf](https://repositorio.esg.br/bitstream/123456789/871/1/Carlos%20Pinto%20de%20Almeida.pdf). Acesso em: 25 out. 2022.
- BOITEUX, N.R. “A conquista de Caiena – Heroico episódio militar brasileiro, esquecido”. *Revista do Exército Brasileiro*, v. 153, n. 1 (2017). Disponível em: <http://ebrevistas.eb.mil.br/REB/article/view/1327/1265>. Acesso em: 25 out. 2022.
- BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília. DF: Senado, 1988.
- BRASIL. Lei Complementar nº 97/1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Brasília. DF: Senado, 1999.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Escola Superior de Guerra. *Fundamentos do Poder Nacional* / [Escola Superior de Guerra]. Rio de Janeiro: ESG, 2019, 164 p.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040). Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada, Brasília-DF: 2020, 88 p.: il. color. ISBN 978-65-991468-0-0.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Exército Brasileiro. “Conquista de Caiena”. Disponível em: [http://www.eb.mil.br/exercito-brasileiro?p\\_p\\_id=101&p\\_p\\_lifecycle=0&p\\_p\\_state=maximized&p\\_p\\_mode=view&\\_101\\_struts\\_action=%2Fasset\\_publisher%2Fview\\_content&\\_101\\_assetEntryId=1538200&\\_101\\_type=content&\\_101\\_urlTitle=conquista-de-caiena&inheritRedirect=true](http://www.eb.mil.br/exercito-brasileiro?p_p_id=101&p_p_lifecycle=0&p_p_state=maximized&p_p_mode=view&_101_struts_action=%2Fasset_publisher%2Fview_content&_101_assetEntryId=1538200&_101_type=content&_101_urlTitle=conquista-de-caiena&inheritRedirect=true). Acesso em: 25 out. 2022a.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM). “Apresentação Marinha do Brasil – 200 anos da campanha de Independência”. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/dphdm/sites/www.marinha.mil.br/dphdm/files/Palestra%20CI-MB200\\_4x3.pdf](https://www.marinha.mil.br/dphdm/sites/www.marinha.mil.br/dphdm/files/Palestra%20CI-MB200_4x3.pdf). Acesso em: 25 out. 2022b.
- BRASIL. Ministério da Defesa. Marinha do Brasil. Escola de Guerra Naval (EGN). Superintendência de Pesquisa e Pós-Graduação. “Amazônia Azul”. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/spp/amazonia-azul>. Acesso em: 25 out. 2022c.

- ESPARTEIRO, A.M.; CALMON, P.; PORTO E ALBUQUERQUE, A.L. “Transmigração da Família Real para o Brasil”. *História Naval Brasileira*. Segundo Volume, Tomo II. 1979.
- FERREIRA, F. “A política externa joanina e a anexação de Caiena: 1809-1817”. *Revista Tema Livre*. Disponível em: <https://revistatemalivre.com/tag/marques-de-queluz>. Acesso em: 25 out. 2022.
- GREENHALG, J. *O Arsenal de Marinha na História (1763-1822)*, vol. I, Rio de Janeiro: Noite, 1951.
- GUEDES, M.J. “Bicentenário do Almirante Luiz da Cunha Moreira”. *Revista Navigator: Subsídios para a História Marítima do Brasil*. nº 13, pp. 4-7, 1977.
- ISSMAEL JUNIOR, A.K. “Principais Condicionantes para a Concepção, Preparo e Emprego das Forças Armadas no Brasil” – Parte 1. *Revista Marítima Brasileira*, v.141, n.10/12, pp. 121-141. 2021. ISSN 0034-9860.
- LEIVAS, L.C.P.; GOYCOCHEA, L.F.C. “A conquista de Caiena”. *História Naval Brasileira*. Segundo Volume, Tomo II, 1979.
- MARQUES DE ALMEIDA, C. “200 anos de Independência do Brasil e da Esquadra brasileira”. Agência Marinha de Notícias. 05. set. 2022. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/agenciadenoticias/200-anos-de-independencia-do-brasil-e-da-esquadra-brasileira>. Acesso em: 25 out. 2022.
- MATHIAS, J.C. “Marinha do Brasil – 200 anos da Campanha de Independência”. *Revista Marítima Brasileira*, v.142, n.07/97, 2022. ISSN 0034-9860.
- PARREIRA, D.M.Z. “Manoel do Espírito Santo Limpo: uma biografia”. Dissertação para obtenção do grau de Mestre em Ciências Militares Navais, na especialidade de Marinha. Escola Naval. Portugal. 2019. Disponível em: <https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/30316/1/21314-ASPOF-M-ZEGRE-PARREIRA.pdf>. Acesso em: 25 out. 2022.
- VALE, B. “A Criação da Marinha Imperial”. *História Naval Brasileira*. Terceiro Volume, Tomo I, 2002.
- WARFARE BLOG. Pintura: Desembarque anfíbio em Caiena, 1809. Site Warfare Blog. 04. fev. 2020. Disponível em: <https://www.warfareblog.com.br/2020/02/pintura-desembarque-anfíbio-em-caiena.html>. Acesso em: 25 out. 2022.
- WIKIPÉDIA. “Paz de Vestfália”. Site Wikipédia Enciclopédia Livre. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Paz\\_de\\_Vestfália](https://pt.wikipedia.org/wiki/Paz_de_Vestfália). Acesso em: 25 out. 2022a.
- WIKIPÉDIA. “João VI de Portugal”. Site Wikipédia Enciclopédia Livre. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/João\\_VI\\_de\\_Portugal](https://pt.wikipedia.org/wiki/João_VI_de_Portugal). Acesso em: 25 out. 2022b.
- WIKIPÉDIA. “Pedro I do Brasil”. Site Wikipédia Enciclopédia Livre. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Pedro\\_I\\_do\\_Brasil](https://pt.wikipedia.org/wiki/Pedro_I_do_Brasil). Acesso em: 25 out. 2022c.
- WIKIPÉDIA. “José Bonifácio de Andrada e Silva”. Site Wikipédia Enciclopédia Livre. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/José\\_Bonifácio\\_de\\_Andrada\\_e\\_Silva](https://pt.wikipedia.org/wiki/José_Bonifácio_de_Andrada_e_Silva). Acesso em: 25 out. 2022d.
- WIKIPÉDIA. “Maria Leopoldina da Áustria”. Site Wikipédia Enciclopédia Livre. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Maria\\_Leopoldina\\_da\\_Áustria](https://pt.wikipedia.org/wiki/Maria_Leopoldina_da_Áustria). Acesso em: 25 out. 2022e.
- WIKIPÉDIA. “Marcos de Noronha e Brito”. Site Wikipédia Enciclopédia Livre. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Marcos\\_de\\_Noronha\\_e\\_Brito](https://pt.wikipedia.org/wiki/Marcos_de_Noronha_e_Brito). Acesso em: 25 out. 2022f.
- WIKIPÉDIA. “Joaquim José Monteiro Torres”. Site Wikipédia Enciclopédia Livre. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Joaquim\\_José\\_Monteiro\\_Torres](https://pt.wikipedia.org/wiki/Joaquim_José_Monteiro_Torres). Acesso em: 25 out. 2022g.
- WIKIPÉDIA. “James Lucas Yeo”. Site Wikipédia Enciclopédia Livre. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/James\\_Lucas\\_Yeo](https://pt.wikipedia.org/wiki/James_Lucas_Yeo). Acesso em: 25 out. 2022h.
- WIKIPÉDIA. “Carlos Frederico Lecor”. Site Wikipédia Enciclopédia Livre. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Carlos\\_Frederico\\_Lecor](https://pt.wikipedia.org/wiki/Carlos_Frederico_Lecor). Acesso em: 25 out. 2022i.
- WIKIPÉDIA. “Pedro Labatut”. Site Wikipédia Enciclopédia Livre. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Pedro\\_Labatut](https://pt.wikipedia.org/wiki/Pedro_Labatut). Acesso em: 25 out. 2022j.

- WIKIPÉDIA. “Inácio Luís Madeira de Melo”. Site Wikipédia Enciclopédia Livre. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/In%C3%A1cio\\_Lu%C3%ADs\\_Madeira\\_de\\_Melo](https://pt.wikipedia.org/wiki/In%C3%A1cio_Lu%C3%ADs_Madeira_de_Melo). Acesso em: 25 out. 2022k.
- WIKIPÉDIA. “Joaquim Marques Lisboa”. Site Wikipédia Enciclopédia Livre. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Joaquim\\_Marques\\_Lisboa](https://pt.wikipedia.org/wiki/Joaquim_Marques_Lisboa). Acesso em: 25 out. 2022l.
- WIKIPÉDIA. “Martim Francisco Ribeiro de Andrada”. Site Wikipédia Enciclopédia Livre. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Martim\\_Francisco\\_Ribeiro\\_de\\_Andrada](https://pt.wikipedia.org/wiki/Martim_Francisco_Ribeiro_de_Andrada). Acesso em: 25 out. 2022m.
- WIKIPÉDIA. “Felisberto Caldeira Brant Pontes de Oliveira Horta”. Site Wikipédia Enciclopédia Livre. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Felisberto\\_Caldeira\\_Brant\\_Pontes\\_de\\_Oliveira\\_Horta](https://pt.wikipedia.org/wiki/Felisberto_Caldeira_Brant_Pontes_de_Oliveira_Horta). Acesso em: 25 out. 2022n.
- WIKIPÉDIA. “Thomas Cochrane, 10º Conde de Dundonald”. Site Wikipédia Enciclopédia Livre. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Thomas\\_Cochrane,\\_10%C2%BA\\_Conde\\_de\\_Dundonald](https://pt.wikipedia.org/wiki/Thomas_Cochrane,_10%C2%BA_Conde_de_Dundonald). Acesso em: 25 out. 2022o.
- WIKIPÉDIA. “John Pascoe Grenfell”. Site Wikipédia Enciclopédia Livre. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/John\\_Pascoe\\_Grenfell](https://pt.wikipedia.org/wiki/John_Pascoe_Grenfell). Acesso em: 25 out. 2022p.
- WIKIPÉDIA. “João Taylor”. Site Wikipédia Enciclopédia Livre. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Jo%C3%A3o\\_Taylor](https://pt.wikipedia.org/wiki/Jo%C3%A3o_Taylor). Acesso em: 25 out. 2022q.

# ALMIRANTE CUNHA MOREIRA – VISCONDE DE CABO FRIO: Formação da Armada Imperial e a Independência – Parte I

CLAUDIO DA COSTA BRAGA\*  
Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>ts</sup>)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Capacitação de Cunha Moreira para conduzir a  
Marinha Imperial em momento crítico  
A relevância da Força Naval no processo de  
Independência do Brasil

## INTRODUÇÃO

No caminho para a Independência do Brasil de Portugal muitas pessoas se destacaram e são sempre lembradas. Outras, no entanto, não são tão lembradas, mas tiveram, também, papel de destaque e realce na participação de nossa data mais importante, a Independência do Brasil do

Reino de Portugal, e, a seguir, no processo de organização das instituições de governo do novo Império.

Este trabalho será dedicado ao primeiro brasileiro nato nomeado ministro secretário de Estado dos Negócios da Marinha, o Capitão de Mar e Guerra (CMG) Luiz<sup>1</sup> da Cunha Moreira, depois Almirante e Primeiro Visconde de

---

\* Superintendente do Sistema de Comunicações da Marinha na Diretoria de Comunicações e Tecnologia da Informação da Marinha. Autor de vários livros, com destaque para: *A Guerra da Lagosta, O Último Baile do Império, 1910 – O fim da Chibata – Vítimas ou algozes?* e *Tamandaré nas Guerras da Independência e Cisplatina*. Titular da Cadeira 76 do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB).

1 Existem grafias do nome como Luís e Luiz. Não foi possível encontrar sua certidão de nascimento ou casamento. Usaremos a grafia Luiz.

Cabo Frio. Logo após a Proclamação da Independência, assumiu a pasta, em 28 de outubro de 1822, Luiz da Cunha Moreira, nela permanecendo até 13 de novembro de 1823, em um dos períodos mais importantes e críticos na formação da Armada Nacional e Imperial do recém-proclamado Império do Brasil. Com isso, iremos resgatar e reconhecer o trabalho de tão valoroso oficial.

Para tanto, é importante que conheçamos a sua vida e a carreira naval, que lhe daria a capacitação e o reconhecimento necessários para que tivesse sido o escolhido, dentre outros mais graduados, para o desempenho de tão honroso cargo.

Outros aspectos que abordarei se referem à relevância de uma Força Naval adequada, capaz de enfrentar as forças navais que se opunham à Independência do Brasil e que fossem bem-sucedidas em seu emprego.

Por fim, tentarei correlacionar as lições aprendidas na época, plausíveis de aplicação na Marinha do Brasil, das quais necessitamos para este século XXI, fazendo considerações geopolíticas do momento.

Apesar da importância que Luiz da Cunha Moreira teve na formação da Armada Nacional e Imperial do Brasil independente, existe muito pouca documentação a seu respeito. Sua imagem conhecida é praticamente uma só. A documentação primária é quase nenhuma e sempre repetitiva, sendo isso até fácil de se compreender, pois ele só passaria a ter destaque significativo após assumir a condução da pasta da Marinha, em 28 de outubro de 1822, apesar de carreira de destaque na Marinha Real de Portugal, com participação significativa no combate aos corsários que tanto prejuízos impuseram ao comércio marítimo de Portugal com suas colônias; no traslado da Família Real para o Brasil; na tomada da cidade de

Caiena, na Guiana Francesa; na repressão à Revolução Pernambucana, republicana, em 1817, e na Cisplatina e na Bahia; e, em especial, como primeiro brasileiro a comandar a Marinha Imperial.

Escrever sobre Cunha Moreira foi um grande desafio, o que valorizaria ainda mais o trabalho. Fui atrás de fontes primárias em diversas instituições, que muito ajudaram na elaboração deste trabalho.

Gosto de descrever os fatos cronologicamente, pois penso que isso facilita o entendimento do assunto, além de proporcionar a correlação com outros fatos de nossa história. Espero que se torne uma leitura prazerosa e que contribua para tomarmos conhecimento de fatos pouco conhecidos de especial marinheiro da história naval e do Brasil.

Destaco que alguns historiadores, de forma “provocadora”, o definem como “português nascido no Brasil”. Essas considerações são decorrentes de que, na data do seu nascimento, o Brasil era colônia de Portugal e, assim, não havia o conceito de “ser brasileiro”, que julgam existir somente após a Proclamação da Independência e com as guerras pela Independência.

Os historiadores possuem o “livre arbítrio” e a “licença poética” para fazerem a interpretação que desejarem, mas nunca esquecendo que devem se fixar nos fatos. A verdade é que nasceu na Bahia, em terras brasileiras, filho de pai português e mãe baiana, avôs portugueses e avôs baiana e espanhola. Cunha Moreira era baiano e brasileiro nato.

Podemos destacar, também, que foi um dos poucos brasileiros que pertencera à Marinha Real portuguesa e que, como oficial, passou os primeiros anos de sua vida marinheira em Terras Brasilis, em especial no norte do país, em Belém e no Maranhão.

Foi um dos primeiros oficiais da Armada nascido no Brasil a ser enobrecido

pelo Império, tendo-lhe sido outorgado o título nobiliárquico de Visconde de Cabo Frio, com grandeza.

Interessante destacar que a cidade de Cabo Frio, no Rio de Janeiro, a qual lhe dá o nome do título, não lhe presta nenhuma homenagem nas comemorações históricas municipais, sendo até esquecido ou desconhecido<sup>2</sup>.

## CAPACITAÇÃO DE CUNHA MOREIRA PARA CONDUZIR A MARINHA IMPERIAL EM MOMENTO CRÍTICO

Quão difícil deve ter sido para Cunha Moreira conduzir a formação da Armada Nacional e Imperial naquele momento crítico. Teria ele a capacitação necessária para tão grande desafio?

### *O Homem e o Marinheiro*

Nascido em Salvador, capitania da Bahia, em 1º de outubro de 1777, foi batizado em 10 de outubro, na Igreja de Santo Antônio d’Além do Carmo.

Seus pais, o Capitão de Fragata da Armada Real Luiz da Cunha Moreira<sup>3</sup> e D. Joaquina Maria de Santana<sup>4</sup>, nascida na Bahia, jovem filha do tenente-coronel português Manoel Germano da Mota, nascido em Lisboa, e de D. Joaquina Maria do Rosário, natural da Bahia. Antes de ascender a capitão de fragata, seu pai fora piloto e comandante de navios mercantes que faziam a derrota entre as Índias e o Brasil. Em 1784, quando tinha sete anos, seus pais se transferiram para Lisboa, a fim de proporcionar a sua

formação escolar, iniciada com aulas de Gramática Latina, Filosofia e Retórica, sendo-lhe abertas as portas para a entrada no Colégio dos Nobres.

Em 5 de outubro de 1795, com apenas 18 anos, ingressou na Academia Real de Guardas-Marinha, formando-se três anos mais tarde, em 1798.

Uma verdadeira vocação paterna, como define o filósofo: “O homem que adota a profissão paterna experimenta como que a sensação de ter casado com a sua família. A vocação por hábito é o casamento de amor e amizade, como quem esposa uma prima ou uma amiguinha de infância”.

Dedicou-se com afinco aos estudos acadêmicos, destacando-se na aprovação passada pelo rigoroso professor Manoel do Espírito Santo Limpo, nas matérias de Astronomia e Matemática.

Em 2 de julho de 1798 é declarado guarda-marinha.

Em 11 de julho de 1798, por portaria do Conselho do Almirantado, embarca no Brigue de Guerra *Gavião*, como voluntário. Em decorrência do desarmamento do navio em 11 de janeiro de 1799, embarca na Fragata *Vênus* no dia 16 do mesmo mês, ainda como voluntário. Naquele navio, por Decreto de 20 de abril e Carta Patente de 18 de maio, é nomeado segundo-tenente, partindo em viagem para o norte do Brasil. Nesse período, navegaria em águas do Atlântico Sul, operando entre Portugal, suas possessões na África e as capitânicas do Maranhão e Grão-Pará, no Brasil.

Em agosto daquele ano, estando em Belém do Pará, assume o comando da

2 Nota do autor.

3 Repetiu no filho o seu nome. Devemos destacar que seu pai fora elevado a capitão de fragata em 5 de novembro de 1800, pelo heroísmo demonstrado em combate com fragata francesa muito mais poderosa.

Seria elevado a chefe de Divisão, vindo a falecer no Rio de Janeiro em 12 de agosto de 1813.

4 Também é encontrado com a grafia “Santa Anna”.

Charrua *São João Magnânimo*, com 26 peças de artilharia, em final de construção em estaleiro da cidade. Após sua prontificação, o navio demanda Lisboa, Portugal, lá chegando em 15 de fevereiro de 1800.

Em 12 de março do mesmo ano, passou a servir a bordo da Nau *Medusa* sob o comando do chefe de Divisão Joaquim José Monteiro Torres.

Logo suspenderam com destino ao Brasil, aportando em Cabo Verde, Benguela e Angola e, finalmente, no Rio de Janeiro, em 13 de janeiro de 1802.

Nos primeiros anos, embarcado, participaria de diversas operações navais no combate aos corsários estrangeiros, que muitos prejuízos estavam dando às rotas comerciais portuguesas, em terras do Brasil e colônias na África.

Chegando ao Rio de Janeiro, foi designado, pelo comandante das Forças Navais, o chefe de Divisão Donald Campbell, a embarcar no Cúter *D. Rodrigo de Souza*, a fim de capturar uma escuna norte-americana que realizava contrabando no litoral da capitania de São Paulo, nas proximidades da Ilha de São Sebastião.

Em 29 de janeiro, o navio contrabandista norte-americano é apresado, e Cunha Moreira assume o seu comando, demandando o Rio de Janeiro.

Em 9 de abril de 1802, embarca na Nau *Medusa* com destino à Corte, em Lisboa, dela desembarcando, por desarmamento, em 4 de agosto de 1802.

Em 12 de março de 1803, embarca na Nau *Vasco da Gama*, sob o comando do Capitão de Mar e Guerra James Scharneck.

Em 15 de março de 1803, foi promovido a primeiro-tenente. Nesse dia é designado a embarcar na Fragata *São João Príncipe*, em comissão para Belém do Pará, a fim de acompanhar a situação política na Guiana Francesa, em plena

guerra napoleônica, devendo manter a Corte em Lisboa informada.

Lá estando, em 1º de outubro, desembarca para servir como ajudante de ordens do capitão-general da capitania do Grão-Pará, Marcos de Noronha e Brito (1771-1828), o Conde dos Arcos (governou de 27 março de 1803 até 11 de abril de 1806).

Em 29 de dezembro de 1803, passa a função de ajudante de ordens e assume o comando do Brigue *São José Espadarte*, devendo demandar a metrópole Lisboa, levando informações obtidas sobre a Guiana Francesa.

Em 28 de março de 1804, ao chegar em Lisboa, desembarca do navio, que entra em mostra de desarmamento.

Em 17 de abril, por determinação do ministro da Marinha, Visconde de Anadia, embarca na Charrua *Princesa da Beira*, que suspende demandando a cidade de Belém, no Pará. O navio atraca no Maranhão e ali permanece até 19 de junho. Nessa data, o jovem Primeiro-Tenente Cunha Moreira embarca no late *Livramento* e segue para Belém. Lá chegando, em 27 de junho de 1804, reassume a função de ajudante de ordens de D. Marcos de Noronha e Brito, o Conde dos Arcos, governador e capitão-general das Armas da capitania do Grão-Pará.

Em 15 de agosto de 1805, D. Marcos de Noronha e Brito é nomeado vice-rei do Brasil, iniciando-se a transferência para o Rio de Janeiro, sede do Vice-Reinado, e convidando o jovem Tenente Luiz da Cunha Moreira a acompanhá-lo.

Em 4 de março de 1806, chega a Belém, vinda do Rio de Janeiro, a Fragata *Carlota*, trazendo o novo governador da capitania do Grão-Pará, o Tenente-General José Narciso de Magalhães de Menezes, que era o comandante das Armas no Rio de Janeiro e que assume a capitania em 10 de março.

Em 8 de março de 1806, o Conde dos Arcos embarca na Fragata *Carlota* e, a 7

de abril, suspende com destino ao Rio de Janeiro, a fim de assumir o Vice-Reinado.

Do Rio de Janeiro, o navio demanda Lisboa, lá chegando em 7 de julho de 1806.

Em 5 de setembro, o Conselho do Almirantado designou Cunha Moreira para servir na Nau *Príncipe Real* e, em 13 de outubro, aquele assume a função de 2º ajudante do major-general da Esquadra, o Chefe de Divisão Joaquim José Monteiro Torres, seu antigo comandante na Nau *Medusa*.

Em 29 de novembro de 1807, regressa para o Brasil, fazendo parte da tripulação da Nau *Príncipe Real*, como ajudante do Major-General da Esquadra Joaquim José Monteiro Torres, Esquadra essa comandada pelo Vice-Almirante Manoel da Cunha Soutomaior, cujos navios transportaram para o Brasil a Rainha D. Maria I, o Príncipe Regente D. João, os demais membros da Família Real, grande parte da Corte e pessoas proeminentes no Reino.

Devemos fazer um parêntese e mencionar que seu pai, capitão de fragata, fazia parte dessa Força Naval no comando da Fragata *Golfinho*<sup>5</sup>.

D. João, príncipe regente, aqui chegando em 7 de março de 1808, promoveu Cunha Moreira a capitão-tenente, galardoando com um posto acima todos os oficiais que fizeram parte das tripulações dos navios que participaram do traslado da Família Real e da Corte para o Brasil, pelo sucesso da viagem. Henrique Boiteux, em seu livro *Nossos Almirantes*, destaca os méritos que o jovem oficial já adquirira em tão curta carreira e que essa promoção “foi mais pelos seus méritos do que pela magnificência real”.

Chegando ao Rio de Janeiro, em 13 de março desembarca da Nau *Príncipe Real* e, em 25 de junho, é nomeado comandante do Brigue *Infante Dom Pedro*, que faria parte, em 1809, da força naval que tomaria a cidade de Caiena, na Guiana Francesa, em represália à invasão de Portugal, em 1807, por tropas francesas sob o comando do General *Jean Andoche Junot*.

Em 21 de dezembro de 1808, foi agraciado com o título de Cavaleiro da Ordem da Torre e da Espada.

### ***A Conquista de Caiena – Guiana Francesa e a participação heroica de Cunha Moreira***

As ações para a conquista da cidade de Caiena e de parte dos domínios do Império de Napoleão Bonaparte na América do Sul foram complexas e envolveram vários personagens. Aqui descreveremos apenas a participação do nosso biografado e o que a ele estiver correlacionado.

Pela agressão francesa ao território do Reino na Península Ibérica, mesmo antes de sua partida, D. João determinara ao governador da Capitania do Grão-Pará e Rio Negro, em 7 de outubro de 1807, que colocasse a capitania em situação de defesa.

Em 27 de abril de 1808, Dom Rodrigo de Souza Coutinho, secretário de Estado dos Negócios Estrangeiros e da Guerra, por Aviso Real, determinou ao governador que tomasse posse e estabelecesse um destacamento na margem direita do Rio Oiapoque e realizasse a reintegração dos justos limites da capitania com os domínios franceses na região, considerando o Tratado de Utrecht<sup>6</sup>, de 11 de abril de 1713. O governador só receberia esse Aviso em 22 de julho de 1808.

5 Em 1791, essa fragata trouxera a famigerada Alçada, para julgar os inconfidentes mineiros. Em seu retorno a Lisboa, levava presos alguns dos conjurados.

6 Tal limite ia até o Rio Oiapoque.

Desde a invasão dos franceses ao Reino, em Portugal, o comércio do Pará com a metrópole paralisara. A alfândega, substancial provedora de recursos à capitania, praticamente deixara de arrecadar impostos nas importações e exportações e, por conseguinte, de contribuir com os cofres públicos. O governo central, no Rio de Janeiro, por outro lado, também não estava em condições financeiras para ajudar<sup>7</sup>. O governador teve que valer-se dos recursos que o momento lhe permitia: “cofres de mão-morta, defuntos e ausentes”<sup>8</sup>, do contrato das cartas de jogar, da extinta Companhia Geral do Comércio e de outros depósitos. Abriu uma subscrição pública anual, contribuindo com um terço do seu próprio salário. Em 4 de setembro de 1808, o governador encaminha ofício ao ministro do Reino, D. Fernando José de Portugal, relatando a situação financeira precária em que se encontrava a sua capitania e as dificuldades que possuía para empreender a ordem que recebera:

Vejo nesta providência, ainda como duvidosa a falta, que se poderia encontrar nas rendas reais da Capitania, para qualquer despesa extraordinária; e por isso vejo – também, que se não tem formado uma justa ideia de sua pobreza, e poucos fundos, até mesmo para suprir as suas mais ordinárias aplicações, distribuídas pelos diferentes ramos de um corpo, cujo vulto excede incomparavelmente toda a massa dos seus recursos... Este é o seu estado natural, e primitivo. Mas não é este o estado de angústia, e abatimento, a que ela se acha reduzida desde outubro do ano passado, que aqui

entrarão os últimos navios vindos de Lisboa: desde esta época parou o Comércio, pararão os direitos de entrada na Alfândega e toda a saída dos gêneros de embarque, por consequência a melhor parte ou mais ou menos, o fundo ativo e disponível, para tantos artigos de despesa que compreende a vasta, e atual constituição deste Governo<sup>9</sup>.

Em 27 de outubro de 1808, suspendeu de Belém a Primeira Expedição, sob o comando do Tenente-Coronel Manoel<sup>10</sup> Marques D’Elvas Portugal, com a missão de ocupar a margem direita do Rio Oiapoque. Na Vila de Chaves, Ilha de Marajó, a expedição recebeu reforço de 65 praças do Segundo Regimento de Linha. Nesta Primeira Expedição ainda não havia tropas enviadas pelo governo no Rio de Janeiro. Era composta de: duas companhias de granadeiros do 1º e 3º Regimento de Linha; meia companhia de caçadores de cada um desses regimentos; 65 voluntários da Vila de Chaves, oficiais e inferiores correspondentes; e uma companhia de artilharia com três peças de seis pés e um obus de seis polegadas, totalizando 410 combatentes, além de um cirurgião e um capelão, o Padre Boaventura Lopes. Para transporte e proteção no desembarque dessa expedição, foi montada uma pequena esquadrilha, composta pela Escuna *General Magalhães*, pelos cúteres *Vingança* e *Leão* e por três canhoneiras, nºs 1, 2 e 3.

Comandava a esquadrilha o Segundo-Tenente de Artilharia Manuel Luiz de Melo, comandante da escuna. Ela partira com instruções gerais, dadas pelo governador do Pará, José Narciso, datadas de 1º

7 Consta que, na vinda da Família Real para o Brasil, membros da Corte e demais autoridades trouxeram quatro vezes mais dinheiro do que o levado em 1821.

8 O autor encontrou estes termos em sua pesquisa, mas não conseguiu encontrar suas definições.

9 Documento original com a assinatura autografada encontra-se no Arquivo Público Nacional do Rio de Janeiro.

10 Existem documentos com grafia de Manoel e Manuel.

de outubro de 1808, acompanhadas de um “Manifesto” que deveria ser entregue ao primeiro funcionário do governo da colônia francesa. Nas instruções gerais, dizia:

Não dá ordem, nem indicações de que se faça hostilidades no território francês, exceto se houver, por parte dos franceses, o mais pequeno movimento ou ameaça hostil, caso em que se lhes deve cair em cima. Não deve se omitir ao mesmo tempo um ato de hostilidade... diminuindo os recursos e decepar as forças ao inimigo por meio da indústria e de chicana.

As instruções estavam claras: ocorrendo hostilidades, disseminar notícia de que todo e qualquer escravo estaria livre caso não lutasse contra os portugueses, afiançando-lhes, em nome do Príncipe Regente, a liberdade de viverem com outros povos e até de poderem regressar à África, ou a qualquer outro lugar em que desejassem viver como homens livres, com o transporte pago pelos portugueses. Todas as promessas eram afiançadas pelo Príncipe Regente D. João. Seria para os franceses de Caiena um golpe decisivo arrebatar-lhes a escravatura.

Na Corte, já havia sido iniciada a criação de uma Divisão Naval, composta dos navios: Brigue *Voador* – sob o comando do Capitão de Fragata João Antônio Salgado; Brigue *Infante D. Pedro* (antigo *Real João*) – comando de Luiz da Cunha Moreira; e corveta inglesa *Confiance* – comandada pelo Capitão de Mar e Guerra James Lucas

Yeo<sup>11</sup>, que auxiliariam as expedições montadas pelo governador do Pará. O *Confiance* foi o primeiro navio a chegar em Belém, no mesmo dia da partida da Primeira Expedição, em 27 de outubro. Com o navio, também chegaram vários documentos. Na ordem datada de 1º de maio de 1808<sup>12</sup>, era explicada a declaração de estarem nulos todos os tratados assinados com a França, do Diretório e do Consulado sob a liderança de Napoleão Bonaparte. Outro decreto, de 10 de junho, “declarava guerra ao Imperador dos franceses e a seus vassallos (...)”. Ao mesmo tempo, determinava que a operação deveria ser ostensivamente ofensiva de ataque e conquista de Caiena. A *Infante D. Pedro*, sob o comando de Cunha Moreira, chegaria a Belém dois dias a mais, em 29 de outubro, tendo parado na Bahia e no Maranhão. Em decorrência, José Narciso começa a preparar uma Segunda Expedição, com novas ordens recebidas da Corte, no Rio de Janeiro.

Em 4 de novembro, envia uma carta ao comandante da Primeira Expedição, Tenente-Coronel Manoel Marques, com as seguintes orientações e determinações:

Eu suponho que esta ainda o encontre, antes da sua saída dessa Vila (Chaves) ao seu destino e é nesta confiança que vou, e mesmo julgo necessário, dizer-lhe que não obstante as últimas ordens que ontem recebi, pelas quais o Príncipe Regente Nosso Senhor me manda solenemente declarar guerra ao Imperador dos Franceses, e seus vassallos, pelo Decreto, cujo exemplar

11 Sobrinho do almirante inglês Sidney Smith.

12 1º de maio de 1808 – Manifesto ou exposição justificativa do procedimento da Corte de Portugal a respeito da França. Três pontos fundamentais neste documento: a afirmação da neutralidade portuguesa, em todo o período em tela; a fidelidade inalterável à aliança com a Inglaterra; e os benefícios da aliança com a Inglaterra. O documento anunciava o rompimento de toda a comunicação com a França, autorizando os súditos portugueses a fazerem guerra por terra e mar aos vassallos do Imperador dos franceses, e declarava nulos e de nenhum efeito todos os tratados impostos por Napoleão a Portugal.

aqui vai incluso, e que eu por cópia do Bando, que hoje aqui fiz publicar, igualmente mando fazer público nessa Vila e em todas as outras partes aonde deve chegar o seu conhecimento; isto, contudo, não deve alterar a disposição daquelas com que Vmce. (Vosmecê) por mim vai munido, até o ponto de chegar ao Oiapoque, formar ali o seu estabelecimento, e investir-se da posse da maneira assinalada nas mesmas ordens ao 3º dia depois da sua chegada; porém, logo imediatamente a esta, deve fazer passar o meu Manifesto particular ao Governador e habitantes da Guiana Francesa e, depois disso, fica por esta autorizado para fazer sobre eles todas as hostilidades que lhe sejam possível, e lhe convenham; sendo a primeira a da Proclamação dos Escravos, afiançando-lhe a liberdade na forma que lhe vai insinuando nas minhas instruções gerais; esta é a maior e a mais importante hostilidade que lhe podemos fazer e, para esse fim, se não deve perder os momentos, ou quaisquer meios que se oferecerão e o facilitem.

Na mesma carta, acrescenta José Narciso:

Os dois Bergantins (Brigues) e a Fragata inglesa sairão daqui nas próximas águas da Lua Nova, a estabelecer-se entre o Cabo do Norte e o de Caciporé, ali entreendo com esse Posto uma sucinta comunicação, esperarão as disposições que devem preceder-se e, ao mesmo tempo, o protegerem no caso de qualquer inopinado acontecimento: Eu por eles lhe faço passar o último Plano do meu projeto, consertando em todos os pontos que me pode propor a prudente conjectura, ou a possibilidade do seu sucesso.

No seu Plano de Ataque sobre a Guiana Francesa, a que se refere José Narciso na carta supramencionada e datada no Pará, em 15 de novembro, diz ele a Manoel Marques:

O Ilustre Comandante da referida Fragata, o Capitão de Mar e Guerra Yeo, logo à sua chegada teve a bondade de me comunicar a sua comissão e a franqueza de me instruir sobre alguns dos seus projetos a respeito de Caiena, para onde era o seu destino, oferecendo-se-me ao mesmo tempo para tudo quanto fosse conveniente ao serviço do Príncipe Regente de Portugal, entrar no imediato concurso de todos os meus movimentos e disposições hostis contra aqueles vizinhos e perigosos inimigos. Como se achavam em perfeita conformidade as nossas ideias, e no mesmo tom de energia os nossos sentimentos, facilmente nós ajustamos e conviemos em que ele tomaria o comando de todas as Forças Navais que atualmente se acham às minhas ordens nesta Capitania, comando que até lhe pertence pelo direito da sua maior Patente. Agora, nas próximas águas da Lua Nova, vão a sair deste porto a Fragata de S.M.B. (Sua Majestade Britânica) e os dois Brigues da Armada Real Portuguesa, as acompanham duas ligeiras embarcações nossas de transporte, tudo debaixo das ordens do dito Capitão Yeo, Comandante da Fragata, levando aqueles e estas, a seu bordo, um segundo destacamento das tropas de linha desta capital em número de 346 homens, comandados pelo Sargento-Mor<sup>13</sup> Manoel José Xavier Palmeirim, do 3º Regimento dito de Extremoz.

---

13 Posto do atual Major.

Essa Segunda Expedição partiu do Pará no dia 21 de novembro de 1808.

A operação para a conquista de Caiena toma vulto com a Segunda Expedição e com a chegada dos navios do Rio de Janeiro, sob o comando do CMG Yeo, da Real Marinha britânica.

Em 9 de dezembro, as tropas portuguesas tomam posse solene do território desde o Oiapoque até o Rio Araguari, içando a bandeira real portuguesa, com três salvas de infantaria e uma de artilharia, nas proximidades da fortaleza francesa de São Luiz, já ocupada e feita de base para os portugueses.

Em 14 de dezembro, Luiz da Cunha Moreira chega com seu Brigue *Infante D. Pedro*, dele desembarcando o Major Palmeirim. Nesse mesmo dia, sob as ordens do CMG Yeo, suspendeu em direção ao Rio Apronague<sup>14</sup>. Cunha Moreira, liderando uma tropa de 30 ingleses e 20 marinheiros fuzileiros, após desembarcar,

efetua ataque à fortificação denominada Colégio. Nesse ataque, Luiz da Cunha Moreira sofreria um ferimento de sabre sobre a testa, o que o deixou com a cicatriz que levaria até o fim de seus dias. Esta operação é considerada como o batismo de fogo dos Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil. Em 5 de janeiro de 1809, de Apronague, após a chegada de Manoel Marques, que ficara no Oiapoque, subiram o Rio Mahury e conquistaram a Fortaleza Diamante e, por

terra, a Fortificação Degras-des-Canes. Na margem esquerda, conquistaram a Fortificação de Trió e, do lado oposto, um posto que defendia a fazenda do governador de Caiena, Victor Hugues.

Em 9 de janeiro, tomaram posição na fazenda de açúcar Beauregard, nas proximidades de Caiena.

No dia seguinte, 10 de janeiro, enviaram “parlamentários” ao governador de Caiena, propondo-lhe a capitulação. Após trocas de correspondências e aceitos todos os termos de capitulação, em 14 de janeiro de 1809, os portugueses ocupam a cidade de Caiena.

O governador do Pará, José Narciso de Magalhães de Menezes, só receberia a notificação da Tomada de Caiena em 14 de fevereiro, tendo antes, em 25 de janeiro, já encaminhado uma nova expedição para a Guiana Francesa, a terceira, a fim de reforçar as que lá se encontravam.

Nessa ocasião, Cunha Moreira é

designado para conduzir à França, com o navio “parlamentário” acompanhado de duas galeras, o governador de Caiena, sua família e comitiva.

Em 3 de março suspendeu com seu Brigue *Infante D. Pedro*, com destino ao porto francês de Morlaix, lá chegando em 20 de abril de 1809. Daí retornaria ao Rio de Janeiro, em 2 de agosto de 1809.

Pelos serviços prestados, Cunha Moreira seria promovido a capitão de

**Em 14 de dezembro de 1808, Cunha Moreira, liderando uma tropa de 30 ingleses e 20 marinheiros fuzileiros, atacou a Fortificação Colégio, o que foi considerado o batismo de fogo dos Fuzileiros Navais da Marinha do Brasil**

14 Existem diversas denominações para este rio nos documentos pesquisados: Apronague ou Apruaga.

fragata<sup>15</sup>, por Decreto de 11 de agosto e Carta Patente de 31 de outubro de 1809. Em ofício datado de 6 de maio de 1809, de Caiena, o Tenente-Coronel Manoel Marques encaminha ao governador do Pará o seguinte elogio a Cunha Moreira: “O Capitão-Tenente Luiz da Cunha Moreira distinguiu-se no desembarque no Apronague e serviu com muita atividade até o fim da conquista e depois dela”.

Em diversas fases da retomada do território e na ocupação da cidade de Caiena, com muita coragem e sacrifício, seu e de seus comandados, Cunha Moreira distinguiu-se no comando do *Brigue Infante D. Pedro*.

Sobre a conquista de Caiena, Cunha Moreira deixou os episódios lá vividos registrados em “Memórias sobre a Conquista de Caiena”.

Podemos destacar vários tratados entre Portugal e França delimitando os limites territoriais na região: Paris (10 de agosto de 1797), Badajós (6 de junho de 1801), Madri (29 de setembro de 1801) e Amiens (27 de março de 1802), todos com grandes prejuízos para Portugal, pois permitiam a ocupação, pelos franceses, da área compreendida entre os rios Oiapoque e Araguari.

Esse assunto é muito pouco conhecido e tem sido descrito com pouca relevância até por excelentes estudiosos da problemática das questões de limites do Brasil, como o Barão do Rio Branco e Caetano da Silva, não salientando a importância que teve a Conquista de Caiena e a retomada e posse para Portugal da região compreendida entre os rios Araguari e Oiapoque. Terminadas as guerras napoleônicas, por ocasião do

Congresso de Viena, a representação do Reino de Portugal exigiu que o limite na região deveria ser o Rio Oiapoque, assim permanecendo até os dias atuais.

Destaca-se que, com a conquista de Caiena, D. João, tomado de grande satisfação, mandou cunhar em Londres medalha<sup>16</sup> em prata para comemorar tal feito. A medalha tinha, de um lado, seu busto em alto-relevo e a inscrição “D. João, Príncipe Regente de Portugal” e, do outro, dois ramos de café; ao centro, a data de “14 de janeiro de 1809”, com a legenda “Caiena tomada aos franceses”. Em 21 de novembro de 1817, a região da Guiana Francesa é devolvida para a França, como estabelecido pelo Tratado de Viena.

Depois de tantos anos dedicados à vida marinheira na defesa do Reino, depois de tantas lutas e tormentas passadas, que acabam endurecendo o coração, seria justo e necessário que desfrutasse de momentos de lazer e felicidade. Era a ocasião para a escolha daquela que lhe desse o conforto do lar e lhe proporcionasse uma vida familiar com paz, amor e aconchego. Assim foi que, em 5 de junho de 1810, aos 33 anos, no Rio de Janeiro, no oratório particular na casa do Coronel Antônio Correia da Costa, consumou-se o sacramento com D. Maria Rita da Piedade, nascida em Nossa Senhora da Lapa, Lisboa, em 1795, filha do Chefe de Divisão José de Santa Rita e de sua mulher, D. Luiza Maria de Santa Rita. Foram padrinhos o seu pai e o Coronel Antônio Correia da Costa. Dessa união nasceriam seis filhos, três mulheres e três homens, todos chegando à vida adulta. Foram eles: Maria Isabel – 1813; Luiz – 1815; Joaquina Emília – 1822;

15 O posto de capitão de corveta só seria criado em 1906 na Marinha do Brasil, na República.

16 Segundo Luís Felipe Goycochêa, existem três versões dessa medalha, cunhadas em bronze, prata e prata com banho de ouro, todas com as mesmas dimensões (5 cm de diâmetro). Cunhada em Londres, pelo gravador George Frederick Pidgeon, seguiu o modelo elaborado pelo artista plástico flamengo Peter Rouw. Existe um exemplar no Museu Histórico Nacional.

José – 1825; Emília Carlota<sup>17</sup> – 1826; e, o último, Henrique – 1829.<sup>18</sup>

Permaneceria no comando do Brigue *Infante D. Pedro* até 3 de dezembro de 1811, quando, com sua guarnição, é transferido para o Brigue *Gaivota*, aí permanecendo até 26 de fevereiro de 1813.

Em 1815, o governo do Príncipe Regente D. João, no Rio de Janeiro, decide ocupar a Banda Oriental do Rio Uruguai<sup>19</sup>, a fim de resguardar as fronteiras ao sul do Reino das contínuas invasões dos argentinos. Para isso, seriam necessários reforços vindos de Portugal.

Em 5 de abril de 1815, Cunha Moreira é designado a ir a Lisboa levar as ordens da Regência a fim de que se procedesse à formação de reforços para tal intento. Para isso, em 22 de julho, embarcou na Nau *Medusa*, que se dirigia para Lisboa. O navio, com avarias graves, necessitou arribar para Salvador para reparos. A fim de evitar maiores atrasos em sua apresentação em Lisboa, decidiu Cunha Moreira, por conta própria e às suas custas, embarcar em um navio mercante, o Bergantim Mercante *Flor de Amizade*, que se dirigia para Lisboa, lá chegando em 5 de janeiro de 1816.

Em 9 de janeiro, embarcaria na Nau *Vasco da Gama*, capitânia da força naval que transportaria a Divisão do Exército português, “Voluntários Reais”, que, sob o comando do Tenente-General Carlos Frederico Lecor, depois Barão de Laguna, deveria conquistar a Banda Oriental do Rio Uruguai, depois Província Cisplatina.

Em 30 de março de 1816, chegou ao Rio de Janeiro e aqui permaneceu até 12 de junho, quando suspenderam rumo ao Rio da Prata. Essa Força Naval era comandada pelo Chefe de Divisão Rodrigo

José Ferreira Lobo. Em Santa Catarina, desembarcaram a força terrestre e prosseguiram para o Rio da Prata, a fim de reforçarem a força naval que lá se encontrava. Necessitando Rodrigo Lobo de ter um observador em terra para acompanhar os movimentos da tropa e manter a força naval informada, o escolhido foi Cunha Moreira, que, liderando um desembarque de tropa de marinheiros e enfrentando um inimigo voraz com muita coragem, audácia e valentia, tomara a Vila de São Fernando de Maldonado, hasteando em seguida o pavilhão real.

Em 20 de janeiro de 1817, entram vitoriosos em Montevideu.

Em seu despacho para a Corte, assim se manifestara o Chefe de Divisão Rodrigo Lobo: “...encarregado por mim de ir a terra como emissário, para que se ofereceu com bastante galhardia, sendo assaz arriscada aquela comissão...”.

Ainda se destacaria no bloqueio aos portos no estuário do Rio da Prata, recebendo o seguinte comentário de seu chefe: “...muito se desvelou o notável oficial...”.

De regresso à Corte, no Rio de Janeiro, em 27 de março de 1817, assume o comando da Fragata *Thetis*.

Em 2 de abril, suspendeu do Rio de Janeiro, fazendo parte de uma força naval composta de sua fragata, duas corvetas e uma escuna, sob o comando do Chefe de Divisão Rodrigo Lobo, a fim de bloquear a capitania de Pernambuco e dismantelar os rebeldes da Revolução Pernambucana, que, em 6 de março de 1817, estabeleceu, por 80 dias, uma República com as adesões do Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba, tendo chegado, inclusive, a adotar uma Constituição.

17 Esposa de Teotônio Raimundo de Brito, capitão de bandeira do Almirante Barroso, na Batalha Naval de Riachuelo.

18 Luiz e José alcançariam o Almirantado. Henrique seguiria a carreira de Medicina.

19 Depois Província Cisplatina e agora República Oriental do Uruguai ou apenas Uruguai.

Lá chegando, recebe ordens para efetuar o desembarque, sendo o primeiro a fazê-lo, conduzindo a sua tropa, que ocuparia as fortalezas do Recife, tendo-lhe sido dada essa grande honraria e responsabilidade. Com a segurança estabelecida, sinalizou para que a força naval se aproximasse e desse continuidade aos demais desembarques.

A revolta foi controlada e restabelecida a ordem real, mas às custas de muita dor e sofrimento dos revoltosos, que passariam a ser vítimas da crueldade com que foram tratados, mesmo após entregarem suas armas e terem se rendido. Cunha Moreira assistiria horrorizado aos mandos e desmandos do Chefe de Divisão Rodrigo José Ferreira Lobo para com os revoltosos nacionais.

Assim se pronunciaria o Chefe de Divisão Rodrigo Lobo em relação a Cunha Moreira:

“...e na restauração que acabo de fazer da Capitania de Pernambuco, foi o primeiro oficial que mandei com ordens do que se havia de fazer e de tudo deu pronta execução, assim como no árduo e rigoroso bloqueio que fiz no porto daquela Capitania, e além do referido e muito subordinado e de muito bons costumes e por todos estes motivos o considera digno de contemplação que S. Mag. quiser ter com ele”.

Pelos serviços prestados na Cisplatina e em Pernambuco, em 12 de outubro<sup>20</sup> de 1817 foi promovido a capitão de mar e guerra – graduado. Entretanto Rodrigo Lobo e outros oficiais receberam duas promoções e ainda foram contemplados com medalhas. Isso não seria justo, assim

considerou Cunha Moreira, requerendo ao Rei D. João VI, solicitando as mesmas graças, assim explicando:

“O suplicante, Senhor, não só desempenhou em cada uma das expedições os deveres inerentes ao seu cargo, mas foi duas vezes como parlamentar a Maldonado, arriscando a sua vida para com um povo que não respeitava o direito público e das gentes. O Suplicante foi o primeiro que teve a coragem de desembarcar no Recife de Pernambuco... desprezando todos os riscos que a prudência receava da conduta dos revolucionários; convocou a gente de mar com que guarneceu as fortalezas fazendo os sinais com que da esquadra, certificado dos sucessos, desembarcou então o comandante. V. Mag. reconheceu então os duplicados serviços do Chefe, premiando-o além das insígnias de honra com duplicados postos. O suplicante mostra os seus livres e relevantes serviços naquelas expedições pela atestação de seu chefe junta e a vista dos motivos ponderados...”.

Em 21 de fevereiro de 1818, teve seu requerimento despachado favoravelmente, sendo efetivado no posto de capitão de mar e guerra, contando a promoção na data de 12 de outubro de 1817.

Adoecendo, desembarca em 17 de dezembro de 1817. Restabelecido, em 11 de junho de 1818 é, novamente, nomeado comandante da Fragata *Thetis*, que se encontrava em Montevidéu. Embarcou para o sul no Bergantim *Atrevido*<sup>21</sup>, a fim de reassumir o comando da *Thetis*, o que ocorre em 3 de setembro de 1818.<sup>22</sup>

---

20 Data natalícia de D. Pedro.

21 Dr. Manuel de Melo Cardoso Barata, seu primeiro biógrafo, descreve como Bergantim *Altivo*.

22 Manuel Barata diz ter acontecido em 5 de outubro.

## ***Revolução Liberal do Porto, Portugal, 24 de agosto de 1820***

Este fato desencadeará diversos outros que viriam a contribuir com a nossa Independência.

Ao chegar a notícia a Montevideú, as tropas se levantaram, exigindo o juramento à nova Constituição Liberal que seria promulgada em Lisboa.

Cunha Moreira, comandante do navio capitânia, e outros oficiais se manifestaram favoráveis à Regeneração Política.

Para nos ajudar a entender o que viria a acontecer na área, temos a seguinte carta de Rodrigo Lobo ao ministro da Marinha:

“... à noite o capelão da *Thetis*, Fr. Bernardo, chegou a bordo da fragata e fez que dessem vivas à Constituição e se iluminasse o navio, e tudo isso sem que se dessem ordens, nem ser eu sabedor o que lhe prova bastante dos ânimos de todos os oficiais, que lhe não embarçaram aquela determinação...” Continuando, dizia “que o comandante e o seu imediato não estavam a bordo e pedia ao ministro para serem rendidos o capelão e vários oficiais, informando que o comandante Cunha Moreira, o comissário e o capitão de artilharia Maximiliano A. da Silva Leite (preso a bordo por representar contra o agora Vice-Almirante Rodrigo Lobo) andavam em conventículos”. Terminava sua carta: “Portanto, rogo a V. Ex. Sejam rendidos estes indivíduos e o comandante Luiz da Cunha Moreira, ou então não respondo pelo que pode acontecer para o futuro em uma embarcação onde há uma facção

de indivíduos com tanta falta de caráter e subordinação.”

Por ordem superior, Cunha Moreira foi afastado do comando da *Thetis* em 20 de abril de 1821, regressando ao Rio de Janeiro, portando documentos do General Lecor para o Governo.

Em 19 de maio de 1821, chegaria ao Rio de Janeiro, já não mais encontrando o Rei, que partira para Lisboa em 26 de abril.

Daí em diante, até assumir o comando da Corveta *Maria da Glória*, em 30 de abril de 1822, esteve envolvido em grupos que idealizavam a Independência do Brasil.

Em 14 de julho, no comando da Corveta *Maria da Glória*, participou da Força Naval sob o comando do Chefe de Divisão Rodrigo Antônio de Lamare, que também comandava a Fragata *União*. Faziam parte, também, a Corveta *Liberal*, sob o comando do Capitão-Tenente Antônio José de Carvalho, e o Brigadeiro *Reino Unido* (depois denominado *Cacique*), sob o comando do Capitão-Tenente Francisco Maurício de Souza Coutinho<sup>23</sup>. Essa Força Naval tinha como tarefa o transporte, para Alagoas, da tropa sob o comando do Brigadeiro Pierre Labatut<sup>24</sup>, que combateria as tropas do General Inácio Luiz Madeira de Melo, na Bahia, que se recusavam a obedecer às ordens do Príncipe Regente D. Pedro para que regressassem a Portugal.

Foi uma comissão cheia de percalços, pelo fato de a guarnição ser praticamente de portugueses, se não declaradamente hostis, pelo menos indiferentes à emancipação política do Brasil. Não seria uma viagem tranquila, pelo espírito de rebelião que agitava o ânimo da marujada. Cunha Moreira precisou empregar toda energia

23 Depois Marquês de Maceió, filho do Conde de Linhares.

24 Oficial francês, lutou nas guerras napoleônicas, na independência da Colômbia e depois pela independência da Bahia. Era bisavô do Almirante Alexandrino Faria de Alencar.

que dispunha para manter a ordem e a disciplina no navio.

Em 29 de setembro de 1822, regressa ao Rio de Janeiro a Força Naval já com a Independência proclamada. Em decorrência do ocorrido na expedição à Bahia e com a Independência, torna-se mister constituir as tripulações dos navios com o máximo possível de brasileiros, tarefa das mais difíceis pela falta de marinheiros nacionais e praticamente a inexistência de oficiais que não fossem portugueses.

Por ofício de 15 de outubro, do ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, manda Cunha Moreira passar para a Fragata *União* e constituir uma tripulação com o maior número possível de nacionais, ou, pelo menos, com portugueses confiáveis. Em 17 de outubro passa a comandar a Fragata *Carolina*. Desse navio sairia para assumir o cargo de ministro e secretário de Estado dos Negócios da Marinha, em 28 de outubro, em substituição a Manuel Antônio Farinha, Conde de Souzel, sendo pois o primeiro brasileiro a assumir tal cargo, nele permanecendo até 13 de novembro de 1823. Não seria tarefa fácil.

Seu momento na pasta da Marinha, descreveremos mais a seguir, na Parte II deste trabalho.

Em 18 de fevereiro de 1823, em Alvará Imperial, lhe é concedida a mercê de foro de fidalgo cavaleiro da Casa Imperial.

Em 12 de outubro de 1823, foi promovido a chefe de Divisão. Nessa mesma data, recebe a Comenda de Oficial da Ordem Imperial do Cruzeiro.

Em 12 de novembro de 1823, pediria demissão, acompanhando José Bonifácio de Andrada e Silva<sup>25</sup>, por se recusar em

apoiar o decreto da dissolução da Assembleia Constituinte por D. Pedro I. O decreto de exoneração é de 13 de novembro.

Mesmo ausente do Governo, pela sua honradez, caráter, lealdade, patriotismo, dedicação demonstrada ao Império, "... em atenção ao préstimo, zelo e atividade com que servira nas diversas comissões e empregos em que fora encarregado", continua merecendo do Imperador respeito e consideração, sendo, pois, em 19 de novembro de 1823, nomeado vogal do Conselho Supremo Militar.

Em 3 de dezembro de 1823, Carta Imperial o nomeia conselheiro de Estado.

Em 12 de outubro de 1826, é promovido a chefe de esquadra graduado e um ano após elevado a efetivo, em 12 de outubro de 1827.

O Decreto Imperial de 7 de fevereiro de 1827 o nomeia para o cargo de inspetor do Arsenal de Marinha da Corte<sup>26</sup>, assumindo em 12 e exercendo-o até 26 de abril de 1828. Nesta data é exonerado do cargo de inspetor do Arsenal e nomeado para o comando da Companhia de Guardas-Marinha e a direção da Academia de Marinha, função descrita como da mais alta relevância, dignidade e consideração pelo governo, como descreve Henrique Boiteux.

Em 12 de dezembro de 1829, é exonerado do cargo anterior e nomeado Intendente de Marinha do Rio de Janeiro, na Corte, assumindo em 19 desse mês e exercendo até 16 de outubro de 1830.

Por Decreto de 8 de outubro de 1830, é exonerado do cargo de intendente da Marinha, passando-o em 16 de outubro.

Já na Regência, em nome do Imperador, pela Carta Imperial de 10 de abril de 1831, é nomeado presidente da Província

---

25 Ministro e secretário de Estado dos Negócios do Reino e Estrangeiros, uma espécie de primeiro-ministro. 26 Pelo Decreto de 30 de julho de 1836, voltou a ocupar o cargo de inspetor do Arsenal de Marinha até 29 de agosto de 1837.

do Pará. Por questões familiares, solicitou a revogação da nomeação, tendo sido atendido por Carta Imperial de 17 de maio de 1831, nomeando o Visconde de Goiana para a Presidência.

Em 15 de abril de 1831, decreto o nomeia, pela segunda vez, intendente da Marinha na Corte, assumindo em 18 de abril e aí permanecendo até 7 de julho (entretanto seu decreto de exoneração é de 2 de agosto) do mesmo ano.

Nos cinco anos seguintes, não se tem notícias de qual atividade na Marinha Nacional e Imperial teria exercido.

Em 30 de julho de 1836, é novamente nomeado inspetor do Arsenal de Marinha da Corte, no Rio de Janeiro, aí permanecendo até 29 de agosto de 1837.

Em 2 de dezembro<sup>27</sup> de 1839 é graduado vice-almirante (Carta Patente de 13 de janeiro de 1840) e efetivado na mesma data dois anos depois, em 1841.

Por Decreto de 5 de maio de 1844, foi agraciado como Cavaleiro da Ordem da Rosa.

Por Decreto de 4 de agosto de 1849 é reformado, a pedido, como almirante<sup>28</sup>.

Continuaria exercendo o cargo de conselheiro de Guerra.

Por Decreto de 2 de dezembro de 1854 foi agraciado com a Grã-Cruz da Ordem Militar de São Bento de Avis.

Ainda seria merecedor de mais significativas homenagens e reconhecimentos por tanta dedicação à Marinha Nacional e Imperial e ao Brasil. E assim, por Decreto de 10 de junho de 1858 e Carta Imperial de 15 do mesmo mês e ano, o Imperador, “em reconhecimento aos seus longos e relevantes serviços prestados com toda dedicação à Pátria, tanto na paz como na guerra”,

lhe agradeceu com o título nobiliárquico de Visconde de Cabo Frio, com grandeza.

Não se sabe a motivação para receber o título em nome de tal cidade, pois é desconhecida sua ligação com a cidade de Cabo Frio, importante entreposto de comércio exterior no Brasil Colônia. Imagina-se que seria para enaltecer um título com o nome de uma cidade de grande valor.

Foi agraciado com as seguintes honrarias: Fidalgo – Cavaleiro da Casa Imperial; Grande do Império; Dignitário da Ordem da Rosa; Cavaleiro da Ordem da Torre e Espada; Grã-Cruz de São Bento de Avis; Medalhas de ouro da Guerra da Cisplatina e da Conquista de Caiena; e Conselho da Guerra.

Deixou como legado relatórios dos cargos que ocupou. Sua participação na retomada de Caiena ficaria registrada nos alfarrábios intitulados “Memória sobre a Conquista de Caiena”.

Seu passamento aconteceria em 28 de agosto de 1865. Seu corpo foi, no dia seguinte, conduzido em carro da Casa Imperial, ladeado por seis marinheiros estribeiros e tochas acesas, para ser sepultado em jazigo da família nº 29C, no Cemitério São João Batista, no Rio de Janeiro. Nessa época residia à Rua do Lavradio nº 152<sup>29</sup>.

Na edição de 29 de agosto, assim declarava o *Correio Mercantil*:

Os serviços importantes que prestou ao Império e a honestidade com que caracterizava sempre os seus atos, o tornarão credor da veneração que bem mereceu de seus concidadãos.

Após a leitura dessas poucas páginas, podemos observar a briosa carreira na

27 Data natalícia de D. Pedro II.

28 Carta Patente de 27 de setembro de 1850.

29 Casa já demolida para abertura da atual Avenida Mem de Sá.

Marinha desse ilustre marinheiro e devotado patriota. Uma vida dedicada às lides navais.

Nesta primeira parte tentei colocar o máximo de dados de nosso biografado, muitos deles novidade para muitos de nós marinheiros.

Pelo descrito, depreende-se possuir Luiz da Cunha Moreira a capacidade administrativa e operativa necessária para conduzir, com eficiência e eficácia, a difícil tarefa de formação da primeira Armada Nacional e Imperial do Brasil.

Podemos destacar como D. Pedro se manifestou ao convidá-lo para o Ministério:

Confiado na tua aptidão e no teu patriotismo, EU tenho te nomeado Ministro e Secretário d'Estado dos Negócios da Marinha na época mais crítica e mais gloriosa de teu país, trata-se de se fazer a Independência do Brasil, e precisa-se de uma Esquadra que combata a da Metrópole inimiga de nossa emancipação política, e que faça tremular em longínquos mares o pavilhão do Império que fundei.

Como descrito por Brian Valle, na *História Naval Brasileira*, sobre Cunha Moreira: "... patriota convicto, homem de grande integridade e marujo experimentado".

## **A RELEVÂNCIA DA FORÇA NAVAL NO PROCESSO DE INDEPENDÊNCIA DO BRASIL**

*Um país que possua um longo litoral, sua primeira necessidade como Estado independente é de uma Marinha respeitável, mesmo quando em tempos de paz.*

Para falarmos desse tema, se faz necessária uma abordagem mais ampla, retrocedendo na história alguns anos

mais. Nesses anos próximos que antecederam a Independência do Brasil, muitas alterações políticas, sociais, econômicas e culturais aconteceram e foram grandes incentivadoras para o nosso processo de independência.

Podemos considerar três acontecimentos marcantes nas relações do Brasil com Portugal.

O primeiro deles se inicia com a mudança da sede da monarquia portuguesa para o Brasil, em decorrência da invasão da metrópole por forças napoleônicas. Sob a ameaça avassaladora das tropas francesas na Europa, D. João, Príncipe Regente de Portugal, resolve transferir o Reino e toda a estrutura de governo para o Brasil, sua colônia de maior importância. Partindo do Tejo em 29 de novembro de 1807, após viagem, às vezes tempestuosa, às vezes de total calma, mas sempre com muito desconforto, com navios se desgarrando do capitânia, chegaria a Salvador – Bahia em 28 de janeiro de 1808.

Nesse dia, promulga uma Carta Régia decretando a abertura dos portos às nações amigas, encerrando o monopólio secular do comércio com Portugal, vindo a contribuir de forma acentuada para o crescimento econômico da colônia e mudanças políticas significativas. Muitos historiadores portugueses consideram esse ato um dos mais nefastos para Portugal, pois com ele se extinguiria o Pacto Colonial e o monopólio comercial que impunham ao Brasil.

De uma hora para outra desmoronaria todo o processo de lucro que por mais de trezentos anos teve os portugueses como os grandes beneficiários. Estes, agora, desesperados, viam extinguir-se o tempo dos privilégios e monopólios. Tudo se tornava mais grave pela crescente Revolução Industrial em curso na Inglaterra.

Em 7 de março de 1808, atracariam no Rio de Janeiro, sede do governo colonial, seu destino final. Aqui chegando, logo se estabeleceram as estruturas administrativas de governo e de Estado. Na segurança da distância, declara estado de guerra com a França e ocupa Caiena, capital de sua colônia, a Guiana Francesa.

A abertura dos portos no Brasil, em 1808, prejudicaria, sensivelmente, o comércio em Portugal, o qual caiu a uma situação de pobreza nunca vista.

Portugal passa a ser administrado, primeiro, pelos franceses invasores e depois pelo general inglês William Beresford, ambos detestados pelos portugueses. O Tesouro público estava vazio, os funcionários com salários atrasados e o país vivendo um desabastecimento severo. Enquanto isso, o Brasil cresce.

A partir de 1808, diversas foram as alterações que se processaram na sociedade brasileira, principalmente nos aspectos econômico, social e cultural. Essas mudanças foram tão marcantes que provocariam modificações políticas irreversíveis nas relações entre o Brasil e Portugal.

Com a vinda da Família Real e de boa parte da nobreza, as exigências de melhores bens de consumo aumentaram e tornavam-se necessários o provimento destes sem que se dependesse das importações estrangeiras.

Consta que foi trazido para o Brasil, não só do Tesouro Real, mas também pelas famílias que para cá vieram, o quantitativo de 200 milhões de cruzados, uma fortuna na época, que se tornaram disponíveis para investimento e consumo. A colônia se capitalizara de uma hora para outra. Como fator comparativo, no retorno da Família Real para Portugal, foram levados cerca de 50 milhões, valor este que caracterizaria uma quase falência do Brasil.

O impacto da chegada da Corte portuguesa ao Brasil causou dois sentimentos antagônicos. O primeiro deles foi o de hostilidade aos novos residentes, em decorrência do grande incômodo que tal quantidade de pessoas, e das mais exigentes, provocaram aos moradores da cidade, tendo alguns deles sido obrigados a cederem suas próprias residências para os nobres portugueses que aqui chegavam. Como dado para comparação, o acréscimo de pessoas na cidade foi da ordem de 15 mil para uma população de 60 mil.

O outro sentimento era de regozijo, pelo fato de estarem podendo desfrutar da convivência de tão requintadas famílias, de uma nobreza das mais antigas da Europa.

As mudanças sociais aconteceriam rapidamente, tendo em vista a predisposição de se aceitarem modos e costumes de tão requintados personagens. Um dos maiores foi em relação às vestimentas, que passaram a ter características europeias, principalmente no elemento feminino.

Também na construção, houve modificações sensíveis, principalmente nas habitações, em que luxuosas residências passaram a ser erguidas para a acomodação dos nobres e burgueses mais endinheirados, normalmente portugueses e estrangeiros, e diplomatas que para cá se transferiram. Outras modificações mais aconteceriam principalmente nos hábitos alimentares, no incremento de festividades e manifestações culturais, como a vinda da Missão de Artes da França, a ópera e o teatro, a criação de curso de Medicina, o comércio, as belas artes, a Biblioteca Pública e o Jardim Botânico. Em Salvador, criou-se a Escola Científica Médico-Cirúrgica.

Não seria mais possível continuar o Brasil a ser governado como colônia. Era necessário fazê-lo funcionar como um reino e, assim, organizar e implementar os serviços governamentais e de atividade

política de um Estado. Criaram-se, então, o Conselho Superior de Justiça; o Arquivo Militar do Brasil; a Mesa do Desembargo do Paço; a Mesa da Consciência e Ordens; a Intendência Geral; a Polícia da Corte; a Junta de Comércio – Agricultura, Fábricas e Navegação; a Casa da Moeda; um Banco Público; a Fábrica Real da Pólvora; a Imprensa Régia; o Erário; e o Conselho de Fazenda. Elevou-se a Relação do Rio a Casa de Suplicação do Brasil e Superior Tribunal de Justiça. Remodelaram-se o Arsenal Real de Marinha e o Recrutamento para completar os Regimentos de Linha (todos os nomes da época foram preservados no texto).

Diversos passam a ser os atos liberalizantes editados pela Coroa, principalmente no comércio exterior. Dentre eles podemos destacar: a abertura dos portos às nações amigas; o favorecimento aos ingleses, com taxas baixas para importação de seus produtos; a instalação no Brasil de várias indústrias, tais como de vidro, pólvora, moagem do trigo, canavieira, criação de gado, cultivo do algodão, tabaco e salinas.

O segundo acontecimento marcante entre Brasil e Portugal seria a Carta de Lei, de 16 de dezembro de 1815, quando D. João estabeleceu o Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, pondo um fim ao regime colonial nas Terras de Santa Cruz. Esse ato criou uma situação paradoxal – o Brasil faria parte do Reino, sendo a sua sede naquele momento, porém os brasileiros não desfrutavam dos mesmos direitos e benefícios dos portugueses, apesar de, com seus impostos, sustentarem a Corte e o Governo. Esse ato foi necessário para que Portugal pudesse ter representação política e participar do Congresso de Viena, na Áustria, que reconhecia somente Lisboa como a sede do governo português.

A propaganda que se fez na Europa, da criação de um novo Reino na América do

Sul, aguçou a curiosidade estrangeira sobre essa terra tão distante que era o Brasil. Com isso, os interesses despertados nos estudiosos das ciências naturais os levaram a virem para cá, tendo sido eles os responsáveis pelo grande incremento no conhecimento mais profundo sobre nossos recursos naturais. Nessa ocasião, várias expedições científicas vieram ao Brasil para registrar a fauna e a flora e estudar o povo brasileiro. Todas essas alterações viriam modificar os modos de ser e de pensar dos brasileiros, muito influenciados também pela repentina abundância de livros e periódicos que passaram a circular, divulgando novas ideologias, de tendência liberal e de formação de um espírito de autonomia. Com isso, o Brasil passou a gozar de privilégios políticos iguais aos de Portugal.

Em 20 de março de 1816, morre a rainha D. Maria I, mãe de D. João, e, em 6 de fevereiro de 1818, este é aclamado Rei.

Em 6 de março de 1817, eclode uma revolta no Nordeste do Brasil, conhecida como “Revolução Republicana Pernambucana” ou “Revolução dos Padres”, em decorrência da participação expressiva de sacerdotes católicos no movimento, que por 80 dias estabeleceu uma República, com a adesão das províncias de Alagoas, Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba, tendo chegado inclusive a adotar uma Constituição. Sob a liderança de comerciantes, militares, juizes e religiosos católicos, os revolucionários tentaram obter apoio dos Estados Unidos da América (EUA), Reino Unido e Argentina. Caso tivessem obtido sucesso, provocariam graves consequências para a união do Reino.

O movimento, de caráter republicano, emancipacionista, nativista e liberal, teve início na capitania de Pernambuco, devido à insatisfação da população com a obrigatoriedade de enviar para a Corte, no Rio de Janeiro, elevada soma de di-

nheiro, enquanto Pernambuco, apesar de ser uma capitania rica, estava passando por grave crise em função da forte seca de 1816. Sem recursos financeiros, o governo atrasava o salário dos funcionários públicos e dos soldados, gerando muita insatisfação. Entre outras causas, podemos destacar:

- ideias liberais nas classes médias e altas da sociedade pernambucana, principalmente entre os maçons;
- ocupação de cargos públicos por portugueses, desfavorecendo os brasileiros;
- grande insatisfação dos comerciantes pernambucanos e da elite agrária, que não aceitavam os elevados impostos e o controle exercido pela corte portuguesa sobre seus negócios;
- havia, também, em Pernambuco um forte sentimento de patriotismo na população, principalmente em Recife e Olinda, e um sentimento antilusitano significativo; e
- como havia muita pobreza na região, as pessoas mais pobres também apoiaram e participaram do movimento.

Os comerciantes portugueses, que tinham privilégios concedidos pela Corte, não participaram da revolta e ainda se colocaram contra.

Os líderes da revolta estabeleceram como propósitos a libertação do Nordeste em relação à metrópole, com a instalação de uma República Liberal. Elaboraram uma Constituição, que teria os ideais liberais como princípios básicos. Iniciaram com a dominação do Palácio do Governo e prenderam o governador pernambucano. Logo em seguida, criaram um governo

provisório de caráter republicano. Decretaram a igualdade de direitos, a liberdade de imprensa, a tolerância a crenças e o fim dos impostos sobre os produtos de primeira necessidade, principalmente alimentos. Porém a abolição da escravidão não foi decretada. Vale lembrar que muitos revoltosos eram ricos proprietários rurais e possuíam escravos.

### *A repressão e o fim da revolta*

Quando a notícia da revolta chegou ao Rio de Janeiro, Dom João resolveu responder rapidamente com o envio de tropas para Pernambuco. A repressão foi violenta, com os líderes presos e condenados à morte. Muitos foram espartilhados e expostos em praça pública. A população de Pernambuco demoraria para esquecer a chacina.

Embora não tenha atingido seus objetivos, a Revolução Pernambucana

teve grande importância na política brasileira do começo do século XIX. Foi um importante movimento de contestação às injustiças sociais, políticas e econômicas exercidas pelo governo de D. João, principalmente na Região Nordeste. Simbolizou também a entrada dos ideais liberais e a luta pela liberdade no Brasil. Tanto que esse movimento é considerado, por muitos historiadores, como o embrião da Independência do Brasil.

O fim dessa revolta e da invasão na Guiana Francesa e a incorporação da Cisplatina ao Reino caracterizariam a intenção de D. João em formar um Império no Brasil.

## **A Revolução Pernambucana foi um importante movimento de contestação às injustiças sociais, políticas e econômicas exercidas pelo governo de D. João**

O terceiro acontecimento marcante se daria com o regresso de D. João VI a Portugal.

Terminadas as guerras na Europa, Portugal entra num processo de regeneração que colidiria com as liberdades comerciais agora já vividas pelo Brasil.

D. João VI postergava o seu retorno a Lisboa, mesmo tendo sido solicitado o seu regresso pelo Conselho de Governadores e por diversas Casas Reais da Europa. Ele se adaptara muito bem ao Brasil, assim como grande parte da aristocracia portuguesa que com ele viera de Lisboa, tendo, muitos deles, se casado com pessoas da elite local, tornando-se donos das terras e dos negócios.

Para os portugueses na Europa, todos os males pareciam advir da permanência da Corte no Brasil e da autonomia concedida à colônia. Era pensamento comum em Portugal que o regresso da Corte a Lisboa teria como consequência natural o fim dos privilégios da colônia e o retorno dos benefícios que o Pacto Colonial lhes proporcionava.

A Grã-Bretanha, uma das maiores incentivadoras desse retorno, chegou a enviar uma Esquadra para comboiar o regresso. Essa manifestação seria um dos primeiros indícios de que apoiaria a independência do Brasil, trazendo para si grandes vantagens comerciais com o país independente.

Era para D. João VI uma situação muito difícil: ser ao mesmo tempo rei de Portugal e do Brasil, dois países que naquele momento possuíam interesses opostos.

Esse desequilíbrio teve consequências, e, em 24 de agosto de 1820, eclodiu a Revolução Liberal na cidade do Porto, com a pretensão de reerguer a monarquia portuguesa e promover a união de todos os seus territórios e a volta do controle de Lisboa sobre suas colônias, inclusive com o monopólio comercial. Seria deno-

minada de “Regeneração”, que se mostra antagonica com as liberdades, principalmente a do comércio vivida pelo Brasil. Portugal buscava o equilíbrio reformando os abusos e estabelecendo uma nova ordem institucional. Promulgaria uma Constituição liberal, estabelecendo uma monarquia constitucional. Esta tinha uma grande vantagem: não deixava brechas nem para o absolutismo dos reis e nem para a anarquia do povo.

Em 15 de janeiro de 1821, no Convento de Nossa Senhora das Necessidades, em Lisboa, reuniram-se as Cortes, na condição de Congresso Soberano, acima do Rei D. João VI, proclamando-se Cortes Gerais Extraordinárias e Constituintes da Nação Portuguesa, promulgando um ato que exigia o regresso de D. João VI.

Era de se esperar que, com a saída do monarca, os brasileiros não aceitassem mais o retrocesso de suas liberdades, principalmente as comerciais.

No Brasil, a Regeneração provocou uma mudança na administração do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, com a elevação das capitânicas à condição de províncias, com autonomia para eleger seus representantes, desde que declarassem adesão às Cortes Gerais em Lisboa. Essa adesão aconteceria diferenciada, pois cada uma das províncias possuía uma relação com Lisboa ou com o Rio de Janeiro, de forma particular e diferente. Aderiram à causa da Regeneração: em 1º de fevereiro de 1821, a província do Grão-Pará e, em 10 do mesmo mês, a Bahia e o Maranhão. Em Salvador, Bahia, eclodiu uma luta armada, proclamando o movimento constitucionalista. Uma Junta Provisional assumiu o governo, jurando fidelidade a D. João VI e à futura Constituição, ato aprovado por D. João em Carta Régia de 28 de março.

Em 12 de fevereiro de 1821, a Junta na Bahia anistiou todos os cidadãos,

perseguidos desde 1807, por suas ideias políticas, incluindo Antônio Carlos de Andrada e Silva, irmão de José Bonifácio, revolto de 1817, em Pernambuco.

Ainda em fevereiro, o Conselho da Regência em Portugal convoca D. João a retornar a Lisboa e prestar, imediatamente, juramento à Constituição.

Em 24 de fevereiro, D. João VI promulga um decreto real em que aprova a Constituição que se está fazendo em Portugal, abrangendo o Brasil e mais domínios. Ele resistia em sair do Brasil.

Em 26 de fevereiro, no Rio de Janeiro, um movimento militar pressionou o regresso da Corte a Lisboa.

Em 7 de março, D. João VI, por decreto, decide regressar a Portugal, deixando D. Pedro como encarregado do Governo Provisório do Reino do Brasil, até o estabelecimento da Constituição em elaboração pelas Cortes Gerais, em Lisboa.

D. João teria dito a seu filho: “Põe a coroa sobre a tua cabeça antes que algum aventureiro lance mão dela”.

O posicionamento liberal e nacionalista dessa revolução na cidade do Porto que, intransigentemente e radicalmente, desejava manter o regime colonial no Brasil criou fortes reações dos brasileiros, apressando a nossa independência política, embora esta estivesse na lógica dos acontecimentos.

Na Europa, a Grã-Bretanha e a Santa Aliança pressionavam o regresso de D. João.

Em 9 de março de 1821, em Portugal, as Cortes promulgaram as bases da Constituição política da monarquia portuguesa, que foram divulgadas por decreto da Regência do Reino em Lisboa.

Em abril, o Congresso português promulga uma portaria na qual considera legítimos todos os governos estabelecidos, ou que se estabelecerem, nos Estados portugueses do ultramar e ilhas adjacentes

que abraçassem a causa da Regeneração. Em seguida, manda que se procedam às devidas eleições de deputados para a sua representação na Corte. Com esta ação, as províncias, agora de norte a sul do Brasil, passam a apoiar a Regeneração.

Em 21 de abril, na Praça do Comércio, no Rio de Janeiro, ainda ocorreria uma manifestação contra a partida de D. João VI, que foi controlada pelas tropas portuguesas, deixando três mortos e 20 feridos.

### ***Regresso de D. João VI e consequências que ajudaram na Independência do Brasil***

Em 24 de abril de 1821, D. João VI e membros da Corte, em torno de 4 mil pessoas, embarcaram nos navios, mas só suspenderam do Rio de Janeiro para Lisboa em 26 de abril, deixando D. João seu filho, D. Pedro, como Príncipe Regente. Foi uma partida sentida tanto pela população como por D. João VI, que, nessa ocasião, já preferia ficar aqui pelos trópicos.

A partida de D. João aceleraria o processo de Independência do Brasil.

Mesmo com o regresso de D. João VI, o Brasil ainda fazia parte do Reino Unido de Portugal e Algarves e Terras Ultramarinas, tendo se tornado parcela preponderante desse Reino. Não seria mais aceitável retroceder para a situação de colônia.

Em 5 de maio de 1821, as Cortes em Lisboa declaram os bens da Coroa no Brasil incorporados à Fazenda Nacional.

Em 5 de junho, D. Pedro jurou as bases da Constituição.

Em 3 de julho, D. João VI chegou em Lisboa e, no dia seguinte, junto às Cortes, jurou novamente as bases da Constituição. Encontraria um Reino fragilizado politicamente, com ameaças substanciais até da manutenção da monarquia e do regime liberal, além de muito endividado.

As Cortes Gerais já vinham funcionando em Lisboa desde janeiro de 1821, mas apenas com deputados portugueses. Seriam cem deputados portugueses, 65 do Brasil, nove dos Açores e da Madeira e sete dos demais domínios portugueses. Era uma representatividade que favorecia os portugueses e sem uma proporcionalidade adequada.

Os primeiros representantes das províncias do Brasil lá começaram a chegar a partir de agosto de 1821. Dos 65 representantes, apenas 45 compareceram, acentuando ainda mais as desvantagens dos brasileiros. O deputado Cipriano Barata, da Bahia, propôs suspender as sessões até a completa presença dos representantes brasileiros na Assembleia. Não foi atendido, e as sessões continuaram. O problema se agravaria quando a Corte passou a tomar novas deliberações no intuito de fazer retirar do Brasil a situação de liberdade política e comercial que alcançara, tentando retorná-lo à situação de colônia.

O Decreto de 29 de setembro de 1821 das Cortes Gerais estabelecia nova administração política, militar e financeira para o Brasil, todas sujeitas diretamente à Corte em Lisboa, e exigia o regresso de D. Pedro, por não ser mais a sua presença no Brasil necessária. Esta medida só chegaria ao Brasil em 9 de dezembro, mas só no dia seguinte, 10 de dezembro de 1821, dela se tomaria conhecimento, provocando forte reação do grupo que defendia uma separação de Portugal. Na verdade, existiam no Brasil, no aspecto social e ideológico, três partidos:

1º – defendia a união luso-brasileira, constituída basicamente de portugueses;

2º – constituído por senhores de engenho, empregados públicos e alguns eclesiásticos influentes, defendia um go-

verno independente, com sede no Rio de Janeiro, com uma Constituição moderada e duas Câmaras; e

3º – Partido Democrata, muito numeroso, constituído pelo povo em geral, que defendia a existência de governos provinciais independentes.

Opondo-se a toda essa pressão de Lisboa, o Senado, no Rio de Janeiro, cobra uma posição de D. Pedro, que publicamente declara, em 9 de janeiro de 1822, que aqui ficaria, celebrizando-se essa data como “O dia do Fico”<sup>30</sup>.

Em 13 de janeiro de 1822, extinguiram-se os Tribunais de Justiça aqui estabelecidos desde 1808.

Em relação à situação da tropa militar portuguesa no Brasil, era desejo dos brasileiros que as tropas militares fossem formadas por elementos aqui nascidos.

Nesse momento, observa-se o início de uma separação nítida entre as províncias do Norte, fiéis à Corte e com centro na província da Bahia, e as do Sul, separatistas. Destaca-se o posicionamento independente de Pernambuco, que não só queria mudar a relação de dependência, como também modificar a forma de governo no Brasil.

É célebre uma declaração da província de São Paulo a D. Pedro:

Ou vai e nós nos declaramos independentes, ou fica e então continuamos a estar unidos e seremos responsáveis pela falta de execução das ordens do Congresso; além disso, tanto os ingleses europeus como os americanos ingleses nos protegem na nossa independência no caso de ir Sua Alteza.

Essa atitude revelaria que os separatistas contavam obter apoio dos EUA e da Grã-Bretanha.

30 “Se é para o bem de todos e para a felicidade geral da nação, estou pronto, digam ao povo que fico.”

Os deputados de São Paulo, no Congresso em Lisboa, assim se manifestaram: “Os povos do Brasil são tão portugueses como os de Portugal e, por isso, hão de ter iguais direitos e se assim não fosse a nossa união não duraria um mês”.

Como resposta das Cortes portuguesas ao que acontecia no Brasil, foi criada, em 18 de março de 1822, a Comissão Especial dos Negócios Políticos do Brasil, que, em seu primeiro parecer, propunha, entre outras resoluções opressivas, que:

- o Príncipe permanecesse no Rio de Janeiro enquanto não se fizesse a organização geral do governo do Brasil;
- não se instalasse a Junta Provisional no Rio de Janeiro;
- se fizesse executar o decreto de extinção dos tribunais; e
- as Juntas de Fazenda passassem a ficar subordinadas às Juntas Provisionais em Lisboa.

Esse mesmo documento aconselhava o Congresso a não transigir quanto às relações comerciais que a Comissão considerava um dos mais fortes vínculos de união e que deviam ser discutidas na base da reciprocidade.

Vale destacar que os fatores tempo e distância fizeram com que nem sempre os atos promulgados em Portugal e no Brasil fossem um decorrente do outro. Muitos deles foram promulgados sem se ter conhecimento dos atos promulgados pelo outro.

No Brasil, continuava a evolução do sentimento de independência. As províncias de São Paulo, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e Minas Gerais pressionavam o Príncipe a tomar medidas de oposição às deliberações portuguesas. Uma delas consistia na determinação do regresso a Portugal das tropas portuguesas sediadas no Brasil. No entanto as províncias do Norte opunham-se às

decisões do Príncipe Regente. A população no Brasil era da ordem de 4 a 5 milhões de pessoas, aqui incluídos os índios e os escravos, sendo os centros de maior concentração populacional e econômica em Pernambuco, Rio Grande do Norte, Ceará, Bahia (Recôncavo), Rio de Janeiro, São Paulo, Minas e, mais distantes da Corte no Rio de Janeiro e com muito mais ligações com Lisboa, Maranhão e Grão-Pará.

Outra medida tomada por D. Pedro foi a convocação, em 3 de junho de 1822, de uma Assembleia Constituinte e Legislativa com a pretensão de atingir autonomia legislativa, embora mantendo a união com a Coroa portuguesa, além de se declarar Regente Constitucional. Nesse dia, D. Pedro recebe o título de “Defensor Perpétuo do Brasil”.

Como podemos depreender, o Brasil queria a sua independência, porém firmada sobre a união bem entendida com Portugal. Mas o Congresso em Lisboa não tinha um perfeito conhecimento da realidade brasileira, recusando-se a votar os artigos referentes à criação de dois congressos, um em Portugal e outro no Brasil, além de Cortes Gerais na Capital do Brasil. A carta de D. Pedro informando sobre a convocação da Assembleia Constituinte e a sua proclamação como Regente Constitucional só se tornaria do conhecimento de Lisboa a 26 de agosto.

Interessante destacar que, devido aos fatores tempo e distância, que dificultavam e tornavam demoradas as disseminações dos conhecimentos na ocasião, em 24 de setembro de 1822, quando nossa independência já estava proclamada por D. Pedro, a Assembleia Constituinte em Lisboa decreta a nomeação de uma Regência no Brasil nos termos da Constituição portuguesa, devendo o Príncipe Regente voltar a Portugal no prazo de 30

dias, sob pena de perda dos seus direitos ao trono português, anulando o Decreto de 3 de junho de 1822, que convocava a Constituinte do Brasil, assim como todos os atos de D. Pedro. Esse decreto tornou-se inócuo e inaplicável, pois o Brasil já era independente desde o glorioso 7 de Setembro, nas margens do Ipiranga, em São Paulo.

O que levou D. Pedro à proclamação de nossa independência foi o recebimento, de Portugal, do Decreto de 23 de julho, que, embora permitisse a sua permanência no Brasil até a publicação da futura Constituição portuguesa, exigia a aplicação imediata do Decreto de 29 de setembro de 1821 e a instalação das Juntas Provisórias, que ficariam subordinadas diretamente a Portugal. Esse decreto chegaria às mãos da Imperatriz Leopoldina, que se encontrava na Fazenda Santa Cruz<sup>31</sup>, e que, junto com José Bonifácio, mandara que o Major Cordeiro, acompanhado do estafeta Paulo Bregaro<sup>32</sup>, fizesse chegar o documento às mãos de D. Pedro. Tal acontecimento culminaria com a nossa independência de Portugal.

Para Portugal, a separação do Brasil seria calamitosa em termos econômicos. Portugal estava arrasado depois de tantos percalços devido às guerras napoleônicas. Era necessária a manutenção das condições de comércio estabelecidas com o Brasil. Estas, rompidas, agravariam ainda mais a situação econômica portuguesa.

No período anterior à independência, a opinião pública portuguesa, orientada por diversos periódicos, defendia uma posição de força contra as liberdades, principalmente comerciais, concedidas ao Brasil, sendo hostil à nossa separação e/ou a qualquer solução de conciliação.

Apoiavam mesmo o uso da força para impor ao Brasil a sua subordinação à Corte. Ora, uma solução deste tipo, que só atenderia aos ânimos portugueses, nunca poderia ser aplicada sem o apoio externo. Entretanto esse apoio externo não aconteceria devido ao quase completo isolamento internacional que Portugal vivia naquele momento.

O processo de regeneração política da nação portuguesa levou Portugal a um isolamento internacional, isto é, da Europa monarquista, não permitindo nenhum apoio militar externo. Além disso, do ponto de vista econômico, o Brasil oferecia muito mais vantagens aos países europeus do que Portugal, daí o desinteresse daqueles pela manutenção da soberania portuguesa sobre o Brasil.

Outro fato marcante era a hegemonia da Inglaterra na ocasião, já que o país era pioneiro na Revolução Industrial. A independência do Brasil e dos demais países da América do Sul era de grande importância no desenvolvimento do capitalismo britânico.

Por fim, como a história nos ensina, qualquer processo de independência de um país de seu opressor sempre foi precedido de verdadeiras, longas e sangrentas guerras entre o colonizador e o colonizado. Entretanto a nossa independência aconteceu com guerra e derramamento de sangue muito inexpressivos.

No Brasil, como em Portugal, alguns historiadores, após analisarem as cartas trocadas entre D. Pedro e D. João, nos meses que antecederam o 7 de Setembro, cartas estas mais de pai para filho do que de monarca para súdito, chegam a vislumbrar que, diante das circunstâncias em que aqui se vivia e no crescente clima de liberdade,

31 Local onde hoje é um bairro de mesmo nome, na cidade do Rio de Janeiro.

32 Ele é hoje o patrono dos Correios do Brasil.

a nossa independência nada mais teria sido do que fruto de uma brilhante estratégia de D. João VI e de D. Pedro.

Independentemente de ter havido simulação ou emprego de estratégia, a verdade é que seria um remédio amargo para Portugal, mas que evitaria derramamento de sangue e atenderia aos interesses da Corte portuguesa, mantendo como primeiro Imperador do Brasil um Príncipe Regente de Portugal.

E do discurso da independência, resumem-se estas passagens:

“Amigos, as Cortes Portuguesas querem escravizar-nos e perseguir-nos. A partir de hoje as nossas relações estão quebradas. Nenhum vínculo mais nos une”.

E retirando a braçadeira azul e branca que simbolizava Portugal, continuaria:

“Tirem suas braçadeiras, soldados. Vivas à independência, à liberdade e à separação do Brasil!”.

Nesse momento, após desembainhar sua espada e erguê-la, continuou:

“Pelo meu sangue, minha honra, meu Deus, eu juro dar ao Brasil a liberdade. Independência ou Morte! Estamos separados de Portugal!”.

Estava, assim, proclamada a nossa independência.

Como vimos, Portugal vinha empregando todos os recursos possíveis para impedir a independência do Brasil. Em meio às dificuldades de toda ordem, para assegurar definitivamente a soberania brasileira, antes de tudo, o que se impunha era firmar a ordem pública no vasto Império. Era da maior importância a união de todas as províncias ao Império do Brasil. Entretanto algumas

províncias<sup>33</sup> não aceitavam a autoridade do Príncipe Regente e mantiveram sua lealdade à Corte em Lisboa. Era preciso demovê-las, nem que fosse com o uso da força militar.

O Império nascera grande territorialmente, e as regiões mais populosas e desenvolvidas economicamente não se comunicavam por via terrestre ou eram muito precárias essas ligações, tornando-as distantes, sendo as mais adequadas as por via marítima. A Marinha Mercante nacional e imperial era inexpressiva e não sustentava as necessidades de comércio interno e externo. Além disso, possuíamos muito poucos meios navais capazes de sustentar a integridade do território e o enfrentamento a uma ameaça de Portugal.

A via marítima se fazia essencial para essa integração.

Com os fatos e as análises descritos acima, as exigências da Corte em Lisboa, tentando fazer regressar o Brasil à situação de colônia; às condições geográficas do novo Império, com grandes dificuldades de comunicação terrestre entre os grandes centros econômicos, populacionais e de influência política; a rebeldia de governos de algumas províncias em aceitar o novo Império; a situação precária, em termos financeiros, materiais, de pessoal e organizacional em que o país ficara e outros mais caracterizam, por si só, a relevância da formação de uma Armada Nacional forte, respeitável e dissuasória para conduzir o processo de Independência do Brasil.

Na próxima parte deste trabalho descreveremos como isso se processaria.

---

33 Em especial, as províncias do Grão-Pará, Maranhão, Bahia e Cisplatina.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<HISTÓRIA>; História da Independência do Brasil; Independência do Brasil;  
<NOMES>; Vultos Navais;

### **BIBLIOGRAFIA**

Devido à extensão da lista de Referência Bibliográficas, os interessados em obtê-la devem entrar em contato pelo *e-mail*: [braga.claudio@yahoo.com.br](mailto:braga.claudio@yahoo.com.br).

# A REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA (RMB) E AS GUERRAS MUNDIAIS\*

*No século que vai findar, e, pelo que parece, em outros muitos subsequentes, a guerra é e ha-de ser, alem de tudo, uma fatal instituição.*  
(Sabino Eloy Pessôa, *RMB*, de 1881)

ANDRE LUIZ MELO TINOCO NOGUEIRA\*\*  
Historiador

---

## SUMÁRIO

O fenômeno guerra  
A *RMB* na virada do século XIX para o XX  
As forças navais no início do século XX pelas páginas da revista  
A *Revista Marítima Brasileira* e as Marinhas da Grande Guerra (1914-1916)  
*RMB* e a Marinha do Brasil na Grande Guerra (1917-1918)  
Marinha do Brasil no período entreguerras (1919-1939) e a *RMB*: A  
necessidade de atualização dos meios navais e a aproximação com os  
norte-americanos  
A revista na década de 1930  
Brasil na 2ª GM e as publicações *RMB*: o fim da neutralidade e a atuação da  
Marinha brasileira na Batalha do Atlântico  
Considerações finais

## O FENÔMENO GUERRA

Falar sobre guerra é compreender a possibilidade de enxergar diferentes abordagens que, ao longo dos estudos da História, buscaram observar

as conjunturas fatorias e as causas e motivações presentes nos momentos de eclosão desses eventos. Ao longo do desenvolvimento natural das sociedades, as particularidades transformaram o fenômeno guerra em um evento entendido

---

\* Artigo baseado na dissertação de mestrado apresentada à Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (Unirio). Título original: “A *RMB* através do tempo: o envolvimento da Marinha de Guerra do Brasil nos conflitos mundiais do século XX, pela perspectiva de um periódico militar”.

\*\*Doutor em História Comparada pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Mestre em História Social pela Unirio.

como fruto de seu tempo, que, ao mesmo passo que se configura como amplo em suas definições teóricas, se faz restrito às especificidades de cada época em que tais conflitos foram conflagrados. O conceito de guerra é resumido muitas vezes a uma simplista ideia de “disputa violenta entre grupos distintos de indivíduos, com determinada forma de organização, agindo isoladamente ou em coletivos”, mas, quando fazemos referência à gênese da guerra, torna-se necessário descrevê-la como um estado natural e herança do homem em evolução. Se a violência é a lei da natureza, e a hostilidade a reação automática dos homens, então a guerra não seria nada mais do que a expressão dessas atividades praticadas coletivamente, como as palavras de Rui de Azevedo Teixeira: “A apoteose da violência é a guerra”<sup>1</sup>.

Podemos também partir para o desenvolvimento intelectual de duas concepções, tendo na primeira e mais importante a conclusão de que os fatores mais fundamentais nas causas de guerras são aqueles oriundos da natureza humana e de seu comportamento. Nessa concepção, as guerras seriam fenômenos ocasionados pela estupidez e pelo egoísmo hobbesiano inerentes ao homem, sendo outras causas das guerras secundárias e subordinadas a esses fatores, então naturalizados. Uma eventual eliminação da figura da guerra nas sociedades só passa a ser possível então partindo da conclusão de uma necessária mudança no comportamento psicológico e no entendimento do homem como ser e agente social, apontando a necessidade de se usar a análise política para complementar e organizar as descobertas dos fatores sociais e psicológicos na compreensão das causas da guerra. A

segunda concepção está relacionada à explicação das causas da guerra a partir da organização interna dos Estados e da tentativa de estabelecer momentos de prosperidade, corrigindo seus defeitos para se alcançar a paz.

Continuando nossa breve e panorâmica busca, a fim de elucidar o evento por meio de diferentes interpretações, temos a análise de Loureiro Santos, que também estabelece a guerra por concepções naturalistas, como, por exemplo, o que ele chama de noção cataclísmica, pela qual se analisa e compreende a guerra como uma estática e inevitável catástrofe a ser enfrentada. Numa guerra real, há uma mistura de todas estas concepções e, portanto, todas as armas que são utilizadas visam à paz, mas é uma paz que seja favorável aos vencedores, e é isso que se pretende quando se parte para uma guerra (SANTOS, 2000). Essa abordagem natural do fenômeno também é considerada por um dos mais reconhecidos teóricos de guerra de todos os tempos, o general prussiano Carl Von Clausewitz (1780-1831), que teceu suas considerações iniciais sobre a guerra em sua obra *Da Guerra*.

Clausewitz concebe a guerra como “um ato de violência para levar o inimigo a fazer a nossa vontade” e, sobre sua referida noção de violência, ainda comenta: “a violência, ou seja, a força física, (...) é, pois, o meio; a submissão compulsória do inimigo à nossa vontade é o objetivo último” (2003, p. 3). Suas concepções sobre a guerra geraram as primeiras reflexões sobre o fenômeno em sua expressão moderna, visto por ele pela ótica de ferramenta para uso da política de Estado, e essas análises são oriundas de suas experiências pessoais com as guerras da Revolução Francesa e em conflitos

1 TEIXEIRA, Rui de Azevedo. *A Guerra e a Literatura*. Lisboa: Editora Vega, 2001, p. 14.

contra os exércitos do General Napoleão Bonaparte, seu contemporâneo.

A violência e as sinalizações estratégicas que os embates napoleônicos exigiam produziram um perceptível entendimento de estrutura e gênese do fenômeno nos textos de Clausewitz. Assim,

afirmamos, pois, que a guerra não pertence ao domínio das artes e das ciências, mas sim ao da existência social. Ela constitui um conflito de grandes interesses, solucionado através de sangue, e é só por isso que difere dos outros conflitos. Seria melhor compará-la, mais que a qualquer arte, ao comércio, que também é um conflito de interesses e de atividades humanas; assemelha-se mais ainda à política, a qual, por sua vez, pode ser considerada, pelo menos em parte, como uma espécie de comércio em grande escala. Além disso, a política

é a matriz na qual a guerra se desenvolve; os seus contornos, já formados de um modo rudimentar, escondem-se nela assim como as propriedades dos seres vivos nos seus embriões (CLAUSEWITZ, 2003, p. 127)

A análise de Clausewitz da amálgama entre o campo político e a guerra se tornou recorrente em observações em sua obra, bem como expressa em sua famosa máxima: “a guerra não é somente um ato político, mas um verdadeiro instrumento

político, uma continuação das relações políticas (...) por outros meios” (2003, p. 27), em que a diferença entre os conceitos estaria apenas nos meios dispostos a serem utilizados.

Em outra abordagem sobre a conceitualização do fenômeno, temos o historiador inglês John Keegan (2006), que abre sua obra, *Uma história de guerra*, com uma provocação aos que se guiam pela máxima de Clausewitz como absoluta em sua interpretação. Ele afirma, no início de sua análise, que a guerra não seria a continuação da política por outros meios, mas sim uma questão que move e moverá interpretações de acordo com as mudanças sofridas pelas

mentalidades e pelo mundo em geral. A frequência de conflitos ocorridos, dos mais variados aspectos, traz percepções e obriga o historiador a adotar metodologias diferenciadas para cada abordagem, dos mais variados aspectos e que abrangem esse conceito.

Neste nosso diálogo introdutório sobre

guerra, partimos então do entendimento que se configura como um fenômeno amplo, que foge *a priori* de uma simples manifestação da natureza destrutiva e se configura em profundas análises de fatores sociais, políticos, ideológicos, inerentes ao entendimento psicológico do papel do homem em sociedade. Conceitos-chave, como o papel social, o *status*, a mobilidade, a dinâmica e a interação social, a estratégia, a função social e a estrutura, ampliaram o espectro das pesquisas, na medida em que trouxeram novas questões,

**Observar a RMB é buscar compreensão da dinâmica de relações sociais, dos vieses políticos e da estruturação do pensamento dos militares, para entender como se configurou o surgimento das duas grandes guerras mundiais**

novos instrumentos analíticos e novas reflexões para os historiadores a partir de outras categorias.

Assim, estudar guerra é estudar instituições, como, em nosso particular caso de interesse, a Marinha do Brasil. E estudar a nossa Marinha é, sem dúvida, esbarrar e se debruçar nas possibilidades de estudar a *Revista Marítima Brasileira (RMB)*, vendo como as publicações nos fornecem novas abordagens para entender a base que o conceito de guerra ganha ao longo de nossa contemporaneidade. Observar a *RMB* é analisar e dar luz ao tratamento de fonte impressa, da caracterização de um periódico, para buscar uma compreensão da dinâmica dessas relações sociais, dos vieses políticos e da estruturação do pensamento dos militares, alvo específico de leitores do periódico, para entender, em suas publicações, como se configurou e foi demonstrado ao longo do século XX, principalmente, o surgimento do evento guerra, transfigurado aqui sob a luz das duas grandes guerras mundiais.

## A RMB NA VIRADA DO SÉCULO XIX PARA O XX

Para melhor compreender onde se insere o periódico, objeto de vital ferramenta de análise não só sobre sua instituição fundadora, mas para todo o cenário histórico em que seu surgimento se insere, observamos que a produção periódica é entendida como um gênero recorrente no

Brasil do século XIX, momento quando revistas e jornais começam a ser publicados sem grandes casas editoriais próprias. No período em que se insere a chamada imprensa oitocentista, verifica-se uma crescente leva de periódicos voltados a assuntos referentes ao universo das Forças Armadas, como os estudos de seus processos de modernizações e transformações sofridas ao longo do século, o movimento de profissionalização que acompanhou tais mudanças em ambiente militar, as modificações políticas e, ainda, debates sobre os impactos que essas temáticas ofereciam para a chamada

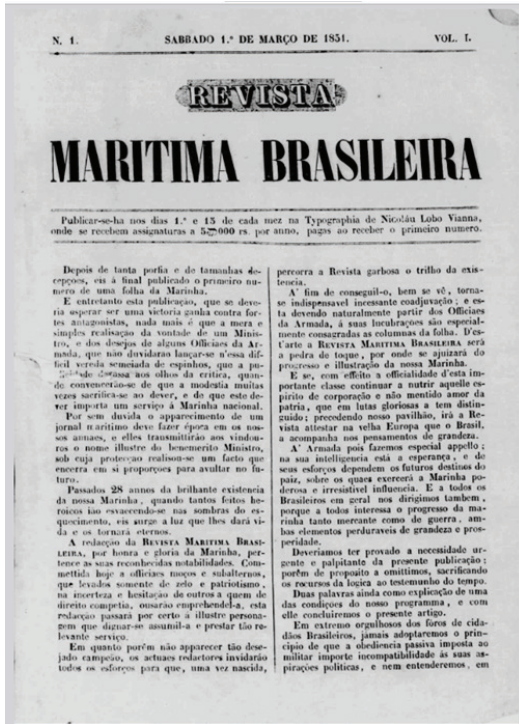
arte da guerra e toda a preparação militar nela envolvida.

Tais periódicos eram, em sua maioria, publicações voltadas para um público-alvo particular, prioritariamente militares oficiais, e produzidas pelos mesmos, mas que buscavam dialogar com outro público que encontrasse ali assuntos de interesse em comum. Assim,

diversos títulos de periódicos com temáticas militares aparecem no cenário editorial nacional, no referido século, tais como: *O Militar no Rio de Janeiro*, *O Soldado Afflicto*, *O Soldado Brasileiro*, *Annaes Maritimos*, *Tribuna Militar*, incluindo também a própria *Revista Marítima Brasileira*.

O Professor José Miguel Arias Neto (2014) aponta para uma importante observação a ser considerada ao olharmos para o fomento de uma imprensa militar no século XIX: o fato de que a maioria

**O Clube Naval permitia aos oficiais o acesso à cultura letrada e aos debates políticos mais recentes europeus. Estudar a RMB é enxergar como determinados fenômenos foram percebidos e compreendidos pela instituição militar do Brasil**



Edição nº 1 da RMB, impressa em 1851

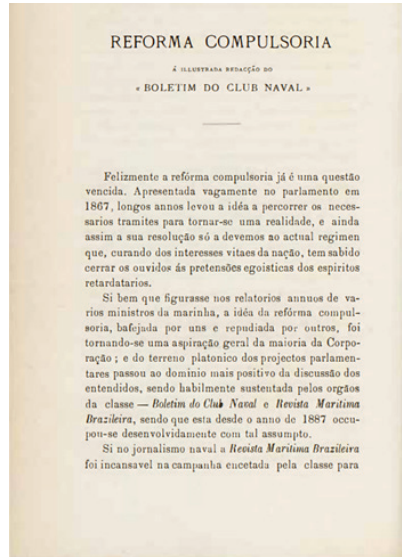
dos periódicos militares teve sua origem de produção após 1850, o que indicaria um momento favorável que o Império do Brasil estava vivendo, com uma notável percepção de estabilidade política e reformas benéficas, e como isto poderia estar ligado a um estímulo direto aos militares, o de divulgar à imprensa nacional os movimentos crescentes em que estavam envolvidos, opinando acerca de e em nome de suas respectivas instituições. Ao lidarmos com produções específicas e ao nos debruçarmos nos estudos sobre militares, precisamos manter em mente o importante raciocínio de que “(...) é sempre útil e necessário relembrar que os militares não são detentores de um pensamento homogêneo nem de um projeto político igualmente acatado por todos” (D’ARAUJO; CASTRO, 1997, p. 25).

Assim como visto na elaboração do projeto que constituiria a *Revista Marítima Brasileira*, percebemos que o fenômeno crescente de exposições de militares no meio da imprensa, no cenário brasileiro da política do Segundo Reinado, faz se concretizar na existência de específica rede particular de circulação, produção e divulgação de periódicos, uma imprensa periódica voltada especificamente para assuntos do meio militar, concebida diferentemente da imprensa regular geral. Estes oficiais, produtores de conteúdo impresso, configuram-se como uma elite intelectual específica, graças à formação propiciada por escolas como a Escola Militar ou em clubes oriundos de afiliações de militares para estudo e discussão, como o Clube Naval, que permitia aos oficiais o acesso à cultura letrada e aos debates políticos mais recentes inaugurados na Europa.

As revistas militares nesse período, em geral, se identificavam como porta-vozes dos interesses da classe militar e de sua instituição. Estudar a *RMB*, por exemplo, é poder enxergar como determinados fenômenos foram percebidos e compreendidos pela instituição militar do Brasil.

## AS FORÇAS NAVAIS NO INÍCIO DO SÉCULO XX PELAS PÁGINAS DA REVISTA

No momento da virada do século XIX para o XX, a *Revista Marítima Brasileira* se preservava à distância de qualquer tomada de posicionamento que pudesse emitir conflituosa ideia a uma instituição militar, referente ao processo político de transição para o modelo republicano. Na edição de 1890, sob direção-geral do então



Presença de artigo com caráter oficial e informativo na edição de 1890

Capitão-Tenente Carlos Vidal de Oliveira, há a presença de artigo com caráter oficial e informativo, tratando sobre as alterações ocorridas no quadro estrutural de oficiais da Marinha do Brasil. O artigo “Reforma Compulsória” foi escrito pelo já Vice-Almirante Eduardo Waldenkolk e trata de tecer elogios à nova promulgação de lei, posta em prática pelo Marechal Deodoro da Fonseca, no comando do governo provisório, em que este instituiu a reforma por limite de idade para os oficiais combatentes, o que, na concepção do Almirante Waldenkolk, “atendeu às duas mais palpitantes necessidades da Marinha de Guerra – emulação aos moços, descanso e conforto aos cansados servidores da Pátria”.<sup>2</sup> Para o autor, ainda, essa medida foi “a página de ouro do primeiro ministro da Marinha dos Estado-Unidos do Brazil”, marcando um indicativo promissor para o que era esperado de melhorias e necessi-

dades para a Marinha do Brasil, com uma gestão do governante de origem militar. Em artigo referente ao papel do Clube Naval como ambiente de convergência do apoio das forças navais do Brasil ao projeto republicano e na confiança que os oficiais tinham em melhorias que viriam a partir da instauração deste novo modelo de governo, demonstra-se uma discrepância com o discurso de posicionamento político do editorial de se manter nulo diante de posições ideológicas políticas e do próprio projeto do Clube. Nas palavras do autor do artigo:

Quando a história estudar com calma os acontecimentos que precederam e motivaram o advento da Republica, ver-se-há que o Club Naval sempre foi um centro de propaganda republicana, um núcleo de oposição às forças ainda vivas do regimen monarchio: a

2 WANDENKOLK, Eduardo. “Reforma compulsória por limite de idade”. *Revista Marítima Brasileira*, Anno 9, volume 17, 1890, p. 18.

maioria de seus membros foi obreira consciente da demolição do throno.<sup>3</sup>

O século XX surge e, num inicial momento, observamos que a *Revista Marítima Brasileira* mantém sua vigente estrutura editorial, não alterando a relação dos assuntos tratados pelo periódico, que versavam sempre, para o já citado âmbito marítimo e naval, sobre assuntos técnicos-militares e, ainda, com artigos estritamente de caráter informativo de ordem militar, incluindo breves biografias e homenagens a heróis militares da Guerra do Paraguai. Sobre os avanços em investimentos navais e tecnologias novas, a Marinha brasileira ficava para trás, se comparada à de potências europeias com tradição marítima, pois contava com equipamentos defasados e antigos, remanescentes do conflito com os paraguaios e que não foram substituídos ou aperfeiçoados devido a problemas com investimento nos setores industriais navais. A Marinha brasileira das primeiras décadas do XX ainda estava se recuperando dos momentos difíceis vividos durante a Revolta da Armada de 1894, tanto materialmente como politicamente. No período, foram adquiridos os seguintes meios navais: um cruzador pesado, três cruzadores torpedeiros e dois encouraçados guarda-costas, que juntaram-se a uma Esquadra bastante ultrapassada (ARAUJO, 2005).

Como observou o Vice-Almirante Armando Vidigal, a respeito do final do século XIX, “definitivamente, países que não se industrializaram estavam

afastados, de maneira irremediável, da condição de grandes construtores navais e, (...) conseqüentemente, da possibilidade de disporem de um poder naval de alguma expressão real” (1985, p. 45). Há perceptível disparidade de tecnologias entre as Marinhas brasileira e norte-americana, notada, por exemplo, em artigo da edição da *RMB* de 1901<sup>4</sup>, sob o título “Canhão norte-americano de 16 polegadas (40”,6)”, uma análise do mencionado armamento, utilizado havia algum tempo pelos norte-americanos na defesa de seus portos. O autor A. Ferraz, capitão-tenente e engenheiro naval, observa um favorável momento econômico dos Estados Unidos, que contava com recursos financeiros importantes para serem usados em suas artilharias e forças militares, frutos de uma indústria bélica próspera, conseguindo inclusive rivalizar em igual eficiência com as das potências europeias do mesmo período.<sup>5</sup> Consta ainda no texto uma observação sobre a situação brasileira:

Nossa pátria não póde, sobretudo ainda em transe de uma dolorosa reconstituição financeira, fazer os mesmos prodígios. Póde, entretanto, aspirar que alguma coisa se faça, mais modesta embora, mas que seja de algum modo digna de sua importancia como nação. Nossas fortalezas, referimo-nos às de marinha, estão em tão desolador estado, sob o ponto de vista de suas artilharias, que seu rearmamento é, de todo, o ponto urgente e inadiavel.<sup>6</sup>

3 FREITAS, Carlos Vidal de Oliveira. “Club Naval”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, volume 17, 1890, p. 177.

4 FERRAZ. A. “Canhão norte-americano de 16 polegadas (40”,6)”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, Anno 10, volume 12, p. 60.

5 FERRAZ. A. “Canhão norte-americano de 16 polegadas (40”,6)”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, Anno 10, volume 12, pp. 62-64.

6 FERRAZ. A. “Canhão norte-americano de 16 polegadas (40”,6)”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, Anno 10, volume 12, p. 65.

O Ministro Júlio César de Noronha deu início ao movimento de reformas com a elaboração do Programa Naval de 1904. Este programa foi apresentado em um momento em que as expectativas do governo se alteravam. Nos dois primeiros anos do novo governo, Júlio César de Noronha foi responsável por formular um diagnóstico acerca da Marinha do Brasil e propôs um plano de reorganização naval. Em 1902, ele já havia constatado que

(...) o nosso material flutuante está tão empobrecido que nem sequer conta uma verdadeira unidade de combate, na moderna acepção do termo. Efetivamente, exceção feita dos guarda-costas *Deodoro* e *Floriano*, do Cruzador *Barroso* e dos cruzadores torpedeiros *Timbira*, *Tupi* e *Tamoio*, que, no seu gênero, são eficientes, e bem assim do *Riachuelo*, *Aquidaban*, *Benjamin Constant* e *República* que podem ser utilizados como força de reserva, nenhum outro navio tem o menor valor militar (...). Assim sendo, outra coisa não nos é lícito fazer, senão enfrentar o problema da reconstituição do nosso poder naval com resolução e patriotismo, distinguindo com justeza o que é vital, indispensável do que acessório, adiável,

**Nas proximidades da Grande Guerra, a *Revista Marítima Brasileira* publicou comparativos entre as forças navais das Marinhas europeias, observando tecnologias que aumentavam a eficiência dos meios marítimos**

a fim de que a renda pública seja bem utilizada. O preparo para a guerra é o melhor meio de torná-la improvável.<sup>7</sup>

Assim, entendemos que o ministro procurava demonstrar a necessidade de dar ao Corpo da Armada uma formação profissional, em conformidade aos aperfeiçoamentos advindos dos progressos da indústria. No mesmo relatório, eram apresentados o plano global de reforma para a Marinha do Brasil e as medidas já tomadas no sentido de sua implementação. Ele se resumia a pontos básicos,

como a remodelação do material bélico naval; a instrução e o adestramento do pessoal cujo dever é guarnecer as novas embarcações; o preenchimento de pessoal especializado que cobrisse as necessidades existentes nos corpos de Marinha; e a criação de um porto militar com usina apropriada, não só à

reparação, como à construção de navios.

Em março de 1905, a *RMB* publicou o artigo “A artilharia para os encouraçados brasileiros do programma de 1904-05”<sup>8</sup>, que estabelece a necessidade da ampliação do número de encouraçados, navios com melhor estrutura de defesa e artilharia mais eficiente para combate costeiro. Em 31 de dezembro de 1909, foram incorporados à Esquadra os con-

7 BRASIL. MINISTÉRIO DA MARINHA. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Contra-Almirante Júlio Cesar de Noronha, Ministro de Estado dos Negócios da Marinha. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1903, p. 7.

8 ANÔNIMO. “A artilharia para os encouraçados brasileiros do programma de 1904-05”. *Revista Marítima Brasileira*, Anno 14, n. 8-9, 1905, p. 1.224.

tratorpedeiros da classe *Pará*, os primeiros navios planejados de acordo com o Programa Naval de 1906. A construção ficou a cargo do estaleiro inglês Yarrow, e os navios receberam a designação de CT (Contratorpedeiro), seguida da numeração: CT-2 *Pará*, CT-5 *Paraíba*, CT-1 *Amazonas*, CT-10 *Mato Grosso*, CT-4 *Rio Grande do Norte* e CT-3 *Piauí*. Em 1910 chegaram os demais CT. Eram eles: CT-6 *Alagoas*, CT-7 *Sergipe*, CT-8 *Paraná* e CT-9 *Santa Catarina*.<sup>9</sup>

Na década de 1910, nas proximidades da deflagração da Grande Guerra, a *Revista Marítima Brasileira* procurou atentar, em suas edições, para comparativos entre as forças navais das Marinhas europeias, observando os novos usos de tecnologias industriais que aumentavam a eficiência dos meios marítimos. Na edição de janeiro de 1911, verificamos a existência de dois artigos que seguem neste propósito, “Marinha de guerra japonesa”<sup>10</sup> e “Futuro da Marinha russa”<sup>11</sup>, dedicados a tecer comentários sobre estas Marinhas

e suas *performances* nos conflitos que se sucediam no século XX, oriundos das já citadas problemáticas políticas e diplomáticas vividas em solo europeu. É notável na *Revista Marítima Brasileira*, a partir de 1910, um teor, em seus artigos de indubitável certeza, de uma breve conflagração em guerra, que eventualmente pudesse despendar envolvimento da própria Marinha do Brasil, aumentando assim a necessidade de preparo humano e bélico.

### A REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA E AS MARINHAS DA GRANDE GUERRA (1914-1916)

Na primeira edição de 1914, na seção Noticiário Marítimo, é mostrada uma tabela comparativa das esquadras de guerra das grandes potências militares vigentes até então, baseada em estatísticas e dados retirados, segundo o organizador da seção, Capitão de Corveta Francisco Antonio Pereira, do Departamento de Inteligência norte-americano.

	Construídos	Em construção	Total
Inglaterra	2.052.711	538.580	2.591.291
Alemanha	943.338	284.870	1.228.208
Estados Unidos	760.002	161.842	921.844
França	645.891	230.264	876.155
Japão	497.199	204.900	702.099
Rússia	283.681	401.692	685.373
Itália	259.136	192.953	452.089
Áustria	98.351	60.389	258.740

Comparativo organizado quanto à tonelagem  
(PEREIRA, 1914)

9 MENDONÇA, Mário de; VASCONCELOS, Alberto. *Repositório de Nomes dos Navios da Esquadra Brasileira*. 3ª edição. Rio de Janeiro. SDM, 1959, pp. 192-195.

10 VINHAES, Augusto. “Marinha de guerra japonesa”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, n. 7, 1911, p. 1.259.

11 PORTUGALOF, Nicholas. “O futuro da Marinha russa”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, n. 7, 1911, p. 1.229.

	<i>Dreadnought</i> <sup>12</sup>		Cruzadores couraçados		<i>Pré-dreadnought</i>
	Construídos	Em construção	Construídos	Em construção	Construídos
Inglaterra	18	14	9	1	40
Alemanha	13	6	4	3	20
Estados Unidos	7	5	1	3	24
França	2	9	x	x	18
Japão	2	4	x	x	13
Rússia	2	7	x	4	8
Itália	2	7	x	x	8
Áustria	2	2	x	x	9

Comparativo organizado quanto a navios couraçados  
(PEREIRA, 1914)<sup>13</sup>

Podemos analisar, por estas informações, que a Inglaterra inicia o confronto internacional contando com uma composição naval mais diversificada e com maior quantitativo de embarcações, dispondo ainda de cruzadores de batalha leves e outros navios de guerra de classes anteriores aos famosos *dreadnoughts*. Notamos uma crescente preocupação nas publicações da *Revista Marítima Brasileira* com relação às movimentações militares nos mares, tendo na mesma edição de janeiro de 1914, na seção Revista de Revistas, uma tradução de texto norte-americano extraído da revista *The Navy* e de autoria dada ao Comandante J. S. McKean, sobre a importância estratégica do Canal do Panamá para as forças navais e a logística comercial europeia. Para o comandante, devia-se atender a requisitos estratégicos essenciais para determinar o rumo e a eficiência de uma Marinha em subjugar seu adversário no

mar em situação de combate, nos campos de tática e estratégia naval, priorizando a utilização de maior quantitativo de homens e melhores navios e canhões do que o oponente dispõe<sup>14</sup>. Obter controle no mar em época de guerra é um princípio básico no que diz respeito à estratégia marítima, pois “o fim principal de toda guerra marítima reside na conservação, para um beligerante, da liberdade das vias marítimas, negando-a, por outro lado, ao adversário” (GABAGLIA, 1953, p. 73).

Ao romper da Grande Guerra, é publicada nas páginas da *RMB*, na edição de agosto de 1914, uma breve passagem de cunho informativo, de autoria do Capitão-Tenente Affonso Livramento, oficializando o início da guerra na Europa, observando que o evento já era esperado por todos aqueles que acompanhavam as movimentações militares, porém igualmente temeroso pelos que se viam em situação de alerta constante

12 *Dreadnought* foi o tipo predominante de navio de guerra encouraçado no início do século XX, o mais avançado e que serviu de modelo para os posteriores. Foi construído em 1906 pela Marinha britânica, sendo considerado o símbolo máximo do *status* militar, sendo alvo de cobiça entre as grandes Marinhas pelo mundo que desejavam tal poder de fogo.

13 PEREIRA, Francisco Antonio. Noticiário Marítimo. *Revista Marítima Brasileira*, Anno 33, n. 7, 1914, p. 1.343.

14 COITINHO, J. I. S. “Valor estratégico e comercial do Canal do Panamá”. *Revista de Revistas. Revista Marítima Brasileira*, Anno 33, n. 7, 1914, pp. 1.081-1.084.

de uma eminente deflagração de conflito em solo europeu. O autor escreve então, acentuando em tom trágico, o fatídico início da guerra:

Os negros bulcões que de há muito se vinham encastellando sobre o continente europeu, trazendo em perenne desassossego as diversas raças que o povoam, acabam de enovelar-se em desenfreada e medonha procella, donde partem para todos os lados, com desusado fragor, os mais trovejantes e destruidores raios.<sup>15</sup>

Podemos notar ainda no artigo uma declarada esperança de que o conflito se firmasse em curta duração, pois seria perceptível a sensação de que a guerra não se limitaria ao território europeu, visto que as alianças militares e diplomáticas já estavam estabelecidas, e o impacto que o rompimento das redes comerciais teria sobre os outros continentes, eminentemente, atestaria a participação direta ou indireta de outros países, além dos da Europa. O autor, então, clama:

Praza aos céos que ao tremendo furor do cataclysmo que ameaça derrocar e subverter em seus fundamentos não só as terras da Europa como o mundo inteiro, corresponda a brevidade que costuma acompanhar os desabalos temporaes; e que das ruínas que fatalmente vão por toda parte juncar o solo regado do sangue generoso de tantas centenas de milhares de victimas do pavoroso morticinio, surja, ao menos, sorridente e esplendorosa, uma nova idade de ouro para toda a humanidade!<sup>16</sup>

Durante o processo de configuração inicial da guerra, a posição de neutralidade brasileira foi evidenciada desde seus momentos iniciais, permanecendo como marca do país, ao longo dos três primeiros anos da guerra. No Noticiário Marítimo da *RMB* de agosto de 1914, além de se expor uma transcrição da declaração oficial do Brasil, firmada pelo Decreto nº 11.037, de 4 de agosto de 1914, quando se estabelece a neutralidade oficial, é comentado também que, a partir da iminente situação que tomava forma na Europa, havia necessidade de se estabelecerem as regras nas quais o país deveria se pautar sob a ocasião e a situação nacional, tanto para manter a plenitude da neutralidade com os países beligerantes quanto para fazê-los respeitar nossos portos e águas territoriais.<sup>17</sup>

Em 1915, assume a direção do periódico o Capitão de Fragata Arthur Lopes de Mello, que entrou no comando da *RMB*, Museu e Arquivo da Marinha para substituir o então diretor, Comandante Henrique Boiteux. Na edição de janeiro, encontramos o artigo “A Grande Guerra”, no qual o CT Augusto Vinhaes tece comentários sobre a estratégia inglesa de proteção ao Mar do Norte, ao passo que demonstra preocupação se esta seria a melhor forma de agir contra a Alemanha, que já mostrava grande força em sua progressão nos mares, fortificada pelo uso de submarinos e desenvolvendo o torpedo, grande temor das embarcações do início do século XX. Vinhaes comenta sobre ataques que a Marinha Real estaria sofrendo e a falta de cuidado com os inimigos submersos, poderosas ferramentas de guerra que contavam com o elemento surpresa para efetuar seus ataques, contra

15 LIVRAMENTO, Affonso. “A Conflagração Europeia”. *Revista Marítima Brasileira*, Anno 34, n. 2, p. 205.

16 LIVRAMENTO, Affonso. “A Conflagração Europeia”. *Revista Marítima Brasileira*, Anno 34, n. 2, pp. 206-208.

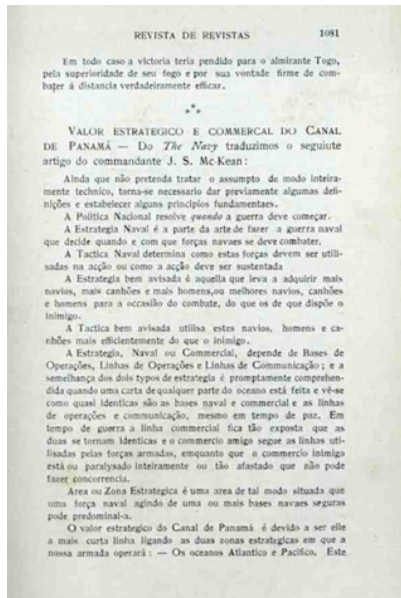
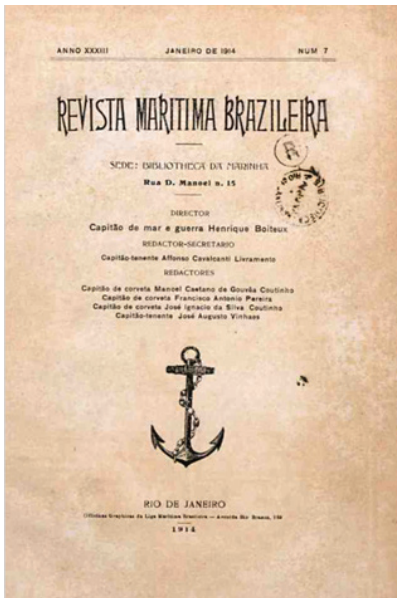
17 FONSECA, Hermes. Noticiário Marítimo. *Revista Marítima Brasileira*, Anno 34, n. 2, p. 728.

quais muitas embarcações não dispunham, até aquele momento de eficaz estratégia de combate: “submarinos, diz com razão Sir Percy Scott, são unidades inimigas das quaes se foge, mas que ninguém pensa em procurar para combater e destruir”<sup>18</sup>.

Observamos, nas progressões de publicações analisadas, que parecia pairar sobre o ambiente naval uma constante preocupação de se atualizar em meio às modernidades produzidas ao longo da virada do século e que estavam em constante desenvolvimento na guerra que assolava a Europa. Não bastava apenas se concentrar em táticas antigas e eficientes, mas buscar a dominância nas novas arenas de batalha que se criavam no novo século, como os armamentos vindos dos ares com a aviação e do fundo dos mares, com os submersíveis. As demais Marinhas de guerra pelo mundo revela-

ram perplexidade e despreparo para se adaptar à nova modalidade de guerra no mar, visto que as normas habituais para emprego bélico de navio de superfície não eram aplicáveis aos submarinos.

O submarino se revelou um elemento de grande curiosidade e admiração por parte dos autores da *RMB*, que constantemente escreviam sobre o uso e as façanhas protagonizados por este meio naval desde seu inicial uso, no final do século XIX, e sua alta produtividade, alcançada no século XX. Porém a arma, num futuro próximo, seria ainda mais eficaz e mortífera nas grandes batalhas navais da Segunda Guerra Mundial. Na Grande Guerra, os submarinos não contavam com conforto ou condições sustentáveis para sua tripulação. Em texto da edição de novembro de 1915, sobre os submarinos de combate, vemos:



A *RMB* de janeiro de 1914, na seção Revista de Revistas, trazia texto sobre a importância estratégica do Canal do Panamá

18 VINHAES, Augusto. “A Grande Guerra”. *Revista Marítima Brasileira*, Anno 34, n. 7, p. 1.182.

A vida no interior do submarino é, praticamente, insuportável. Sem contar os factores moraes que vão atenuando pela acção continuada do costume e do habito, há tantos inimigos da vida e tanta molestia na atmospha viciada de um navio peixe, que tornam-se annos de desgaste as semanas passadas nelle, e mezes de consumo as energias gastas cada dia nesse ingrato e estravagante trabalho. O oxygenio necessario ao ar é alimentado continuamente por meios chimicos, renovando uma bomba a atmospha viciada (...). Vive o marinheiro nessa atmospha misturada, untado de azeite que destila de todas as partes, aspirando os vapores do acido sulfurico emanante dos accumuladores e o irresistivel odor da benzina ou dos azeites volateis que usa a machina de explosão, recebe nos seus ossos a fria sensação de uma neveira activissima capaz de condensar o vapor d'agua, e sofre a humidade da densação continua sobre as paredes do casco.<sup>19</sup>

No ano de 1917, o governo alemão resolveu declarar guerra submarina irrestrita, com a finalidade de bloquear o comércio aliado. A Alemanha já havia decretado bloqueio submarino anteriormente em duas oportunidades, como resposta ao bloqueio aliado, decretado desde o início do conflito. A interferência da guerra no comércio prejudica todo o sistema econômico mundial, inclusive os de Estado neutro, suscitando graves e intrincadas questões de política internacional<sup>20</sup>, como na questão dos afundamentos de mercantes pelos submarinos alemães que continuavam a espreitar pelas rotas do Atlântico. Segundo a *Revista Marítima Brasileira*, em trecho extraído e traduzido do *New York Times*, o esforço americano era admirável no que tange à manutenção das atividades comerciais com os aliados europeus, tendo em vista que, só nos primeiros meses de 1917, se calculava, em perdas de navios, o quantitativo de 4.561.000 toneladas, como vemos a seguir:

Meses	Tonelagem Total	Afundamentos Semanais
Janeiro (4 semanas)	333.000	83.000
Fevereiro (4 semanas)	479.000	120.000
Março (5 semanas)	600.000	120.000
Abril (4 semanas)	788.000	197.000
Maió (4 semanas)	549.000	137.000
Junho (5 semanas)	758.000	152.000
Julho (4 semanas)	463.000	116.000
Agosto (5 semanas)	591.000	118.000
Total 4.561.000 (RMB, 1918) <sup>21</sup>		

#### Quantitativo referente à tonelagem comercial dos navios

19 PROENÇA, Nicanor. "O submarino de combate". *Revista de Revistas. Revista Marítima Brasileira*, Anno 34, n. 8, 1915, p. 1.615.

20 GABAGLIA, A. C. Raja. *Poder Marítimo nas duas guerras mundiais (1914-1918 / 1939-1945)*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1953, p. 35.

21 L.C.P. "O estaleiro contra o submarino". *Revista Marítima Brasileira*. Anno 37, n. 7-8, 1918, pp. 606-607.

Chega a ocasião oficial do rompimento do governo norte-americano com as relações diplomáticas da Alemanha. Esta ruptura foi seguida de convite ao presidente dos Estados Unidos, Woodrow Wilson, às nações unidas neutras para que estas acompanhassem tal atitude e também rompessem relações com a Alemanha. Neste período, os Estados Unidos cada vez mais se contemplavam com novas embarcações, realizavam exercícios e se mantinham alertas aos acontecimentos da Grande Guerra, principalmente os referentes aos conflitos diretos da Alemanha e Inglaterra. No início de 1917, alguns meses antes de sua entrada no conflito, houve o sancionamento de lei para aumentar a esquadra e os programas navais norte-americanos. Estava programada a construção de 153 embarcações, sendo 148 destinadas aos ofícios de guerra e cinco aos serviços auxiliares.

### **RMB E A MARINHA DO BRASIL NA GRANDE GUERRA (1917-1918)**

Os Estados Unidos romperam relações diplomáticas com a Alemanha diante dos prejuízos que a guerra submarina irrestrita causaria aos seus negócios<sup>22</sup>, observando a previsão de que o conflito no comércio aliado causaria no mercado americano perdas dos investimentos feitos nos países aliados na Europa, que poderiam se encontrar em risco no conflito e com inadimplência para pagar os empréstimos concedidos pelo governo norte-americano. No caso do Brasil, primeiramente se deu a saída do estado

de neutralidade, rompendo-se relações diplomáticas com a Alemanha e aliando-se aos Estados Unidos em favor de seus aliados mútuos. No dia 31 de janeiro, o governo alemão notificou o Brasil, por meio de um representante em Berlim, do bloqueio naval da Grã-Bretanha, França, Itália e Mediterrâneo Oriental e que atuaria sem aviso-prévio ou restrições, ou seja, qualquer navio que entrasse em território do bloqueio seria afundado. Este aviso alemão obrigou o presidente brasileiro a se pronunciar mais energicamente, como está registrado na mensagem ao Congresso Nacional no ano de 1917, em que diz: “Poucos dias depois notificamos ao Governo Alemão que o torpedeamento de navio brasileiro em qualquer mar e sob qualquer pretexto importaria na ruptura de nossas relações”<sup>23</sup>.

A tática de bloqueio marítimo alemão já havia sido comentada na *Revista Marítima Brasileira*, mais precisamente na edição de agosto de 1915, em artigo do Capitão-Tenente Alvaro Porto, “Os acontecimentos navais”. Neste artigo, Alvaro comenta sobre um falso bloqueio que estaria sendo utilizado pelos alemães, que aplicavam mesmas regras para navios beligerantes e os de bandeira neutra, o que estaria desvalidando os direitos legais do bloqueio e causando complicações sobre o estado de neutralidade. O Capitão Alvaro Porto escreve:

Este facto não faz diferença praticamente a um beligerante, mas faz uma grande diferença para o neutro. (...) A Alemanha encara, na pratica, a neutralidade de qualquer nação como

22 VINHOSA, Francisco Luiz Teixeira. *O Brasil e a Primeira Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, 1990.

23 BRAZ, Wenceslau. Mensagem Presidencial apresentada ao Congresso Nacional em 1917. Disponível em: <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/wenceslau-braz/mensagens-ao-congresso/mensagem-ao-congresso-nacional-na-abertura-da-terceira-sessao-da-nona-legislatura-1917>.

uma oportunidade conveniente de fazer uso dos recursos dos neutros para fins de guerra.<sup>24</sup>

A primeira publicação da edição de número 3 se configura mais como comunicado oficial do que um artigo, por não contar com assinatura de autoria e afirmar em seu conteúdo que foi escrito às vésperas da circulação da revista. O texto “O Brasil em estado de Guerra” começa comentando a complicada situação da decretação do estado de guerra e que isto se deu por imposição do governo alemão, que obrigou o Brasil, com seus ataques às bandeiras neutras e por atritos diplomáticos, a chegar ao extremo da declaração de guerra. Posteriormente ao comunicado de estado de guerra, no artigo “Origens e Consequências da Grande Guerra”<sup>25</sup> foi feita uma transcrição, pelo Capitão-Tenente M. A. Pereira de Vasconcellos, de conferência realizada no Clube Naval, em 28 de agosto de 1917.

O texto expressava a necessidade observada pelos oficiais da Marinha de compreensão do fenômeno que assolava o mundo já havia três anos, desde sua origem e causas políticas e sociais aos efeitos que se projetavam em todos os cantos do mundo. Definindo-se como uma análise imparcial e imperfeita de fatos históricos, o texto condenou as atribuições de ordem pessoal, ou pontos de vista, a serem tomadas ao fazer a síntese de tal acontecimento

mundial. O autor deixa nítido que se pretendia culpar a origem política do conflito, explicitamente o governo alemão, por sua natureza conflituosa, sua falta de tato diplomático e ações militares que fizeram o cenário mundial se voltar contra eles em união à causa aliada. É interessante observar que, no início da transcrição, há epígrafes atribuídas a figuras conhecidas internacionalmente, que expressavam este sentimento de rancor pelo Estado da Alemanha. Uma era atribuída a Henri Heine,<sup>26</sup> sobre os prussianos: “*Les Prussiens?... la nature les a faits bêtes, la science les a rendus méchants*”. A outra atribuída-se ao filósofo alemão Schopenhauer: “*En prevision de ma mort, je fais cette confession, que je meprise la nation allemande a cause de sa betise infinie, et que je rougis de lui appartenir*”<sup>27</sup>. Com prosa apoteótica, o autor comenta sobre o destino das consequências que a guerra traria, fruto de duas visões antagônicas de expressões políticas, e comparava a magnitude das consequências do confronto com a importância de outros eventos que influenciaram o “destino da civilização”<sup>28</sup>, tais como o nascimento de Cristo, a Reforma e a Revolução Francesa.

A edição de setembro-outubro de 1917 seguiu em sua temática específica de enfoque às informações da Grande Guerra, sem tecer comentários ou destacar a participação que caberia às Forças Armadas brasileiras no esforço de guer-

24 PORTO, Alvaro. “Os acontecimentos navaes”. *Revista Marítima Brasileira*, Anno 37, volume 9, 1915, p. 839.

25 VASCONCELLOS, M.A. Pereira. “Origens e Consequências da Grande Guerra”. *Revista Marítima Brasileira*, Anno 37, n. 3-4, 1917, p. 163.

26 Provavelmente está se referindo a Johann Heinrich Heine, poeta romântico alemão do século XIX, que foi tido, por suas obras, como subversivo e censurado muitas vezes por autoridades alemãs enquanto estava em Paris. Logo teve suas obras banidas e lhe foi imposta proibição de retorno para sua terra, fazendo-o permanecer em exílio na França.

27 VASCONCELLOS, M. A. Pereira. “Origens e Consequências da Grande Guerra”. *Revista Marítima Brasileira*. Anno 37, n. 3-4, 1917, p. 157.

28 VASCONCELLOS, M.A. Pereira. “Origens e Consequências da Grande Guerra”. *Revista Marítima Brasileira*. Anno 37, n. 3-4, 1917, p. 167.

ra com os aliados norte-americanos e europeus. Contou também com artigos de ordem didática para militares, sobre o uso de novos modelos de armamentos e equipamentos de melhoria de disparo e novas tecnologias navais, como visto nos títulos “Pontilheiro Hollifield” e “Noções de Plotagem”. O artigo chamado “Operações Navaes: Preparo do navio para o combate” é traçado como manual a ser seguido por militares, ordenanças detalhadas e minuciosas de natureza técnico-militar para a preparação das embarcações encouraçadas de guerra, ou navios auxiliares, além do treinamento do material humano para manuseio e emprego de armamento das embarcações, como torpedos e canhões. Além disso, havia instruções de combate em caso de investidas inimigas feitas de manhã e à noite e como se precaver se situando em distâncias seguras de áreas confirmadas por embarcações inimigas.

Sobre a efetiva participação naval brasileira na guerra, além das missões nacionais de patrulhamento e proteção dos portos e do litoral nacional, na seção Noticiário Marítimo, há a primeira explanação sobre a divisão naval de cooperação brasileira que iria atuar com as Forças Armadas aliadas contra a Alemanha, a Divisão Naval de Operações de Guerra (DNOG), sob o comando do Contra-Almirante Pedro Max Frontin. Era composta por embarcações que estavam mais atualizadas para o tipo de missão necessária em águas estrangeiras, tais como os cruzadores *Rio Grande do Sul* e *Bahia*, os contratorpedeiros *Piauí*, *Rio Grande do Norte*, *Paraíba* e *Santa Catarina*, o Navio-Auxiliar *Belmonte* e o Rebocador

de Alto-Mar *Laurindo Pitta*. Sua missão principal de patrulhamento se configurava em vigiar as águas do litoral africano do Atlântico, compreendidas pelo triângulo estratégico Dacar, Arquipélago Cabo Verde e Gibraltar<sup>29</sup>.

## MARINHA DO BRASIL NO PERÍODO ENTREGUERRAS (1919-1939) E A RMB: A NECESSIDADE DE ATUALIZAÇÃO DOS MEIOS NAVAIS E A APROXIMAÇÃO COM OS NORTE-AMERICANOS

Havia, já nas primeiras décadas do século XX, a preocupação das autoridades navais em estabelecer uma estratégia naval brasileira que coadunasse com o novo cenário mundial, construído com os diversos confrontos acarretados no início do século, e buscar adquirir meios navais mais modernos, para então capacitar as guarnições a operar esses novos navios. Esta atitude pretendida seria respaldada pela utilização de mão de obra especializada estrangeira, com os oficiais de fora do país no adestramento dos militares brasileiros, como vemos explicitado no Relatório de 1908 do Almirante Alexandrino de Alencar, então ministro da Marinha, ao presidente da República:

(...) os planos e propostas para os novos e modernos navios foram estudados e analisados por oficiais gerais (...) e engenheiros, aos quais foi recomendado emitir opinião a respeito, apontando as alterações que lhes afigurassem necessárias (...) e para preparar adequadamente o guarnecimento

29 ALONSO, Wladimir; SCHUCK-PAIM, Cynthia; SHANKS, Dennis; ALVES DE ALMEIDA, Francisco. “A alta mortalidade da pandemia espanhola na Divisão Naval em Operações de Guerra em 1918”. *Revista Navigator*, n. 17, 2013, p. 29.

desses navios deveria se utilizar dos serviços de grande potência naval para instruir a nossa Marinha.<sup>30</sup>

Posteriormente ao desfecho da Grande Guerra, a *Revista Marítima Brasileira* continuou exercendo suas atividades de forma ininterrupta, e é interessante perceber a presença de artigos com assinatura de oficiais norte-americanos nas edições posteriores a 1918, no pós-guerra, e num crescente a partir da segunda metade da década de 20. São artigos que trazem, em sua maioria, assuntos voltados para a temática costumeira do periódico, do eixo técnico-militar e da conduta militar em geral, bastante associados a ideias de inovação e modernização, o que será percebido também na publicação de oficiais brasileiros, principalmente em artigos fruto de transcrições de palestras e seminários que aconteceram na Escola de Guerra Naval, instituição que contava com recém-chegados oficiais norte-americanos da Missão Naval Americana de 1922. Além disso, percebemos uma abordagem maior na produção de artigos que versam sobre a própria instituição brasileira da Marinha, no que aparenta ser uma tentativa de se localizar nas prioridades do Estado em relação à segurança e a estratégias de defesa do país, bem como de se firmar como símbolo de importância para investimentos nacionais futuros, que priorizariam as Forças Armadas e as deixariam preparadas para eventuais possibilidades de conflitos no futuro.

Encontramos, em edição de janeiro de 1921, sob direção do Capitão de Mar e

Guerra A. Thompsom, um artigo de sua própria autoria, “Defesa da Costa do Brazil sob o ponto de vista Strategico”<sup>31</sup>, com texto retirado de uma apresentação feita pelo Capitão Thompsom à Escola de Guerra Naval em 1918, contando ainda com uma observação da diretoria ao final da página, a de que foram retiradas, antes da publicação do periódico, todas as informações que podiam ser caracterizadas como confidenciais. O texto traz para discussão elementos militares de estratégia naval sobre ações ofensivas e defensivas e a importante função que a Marinha deveria exercer sob estes aspectos para, assim, garantir a supremacia e preservar seus limites territoriais. O autor também vai de encontro aos ideais de defesa nacional que Alfred Mahan tece no século XIX, em sua obra *The Influence of the Sea Power Upon History (1660-1783)*, em que afirma, em sua concepção estratégica para garantia do Poder Naval, que a melhor defesa costeira é uma esquadra, e que não há melhor maneira de vencer uma esquadra inimiga do que iniciando uma ofensiva. Entretanto, para Mahan, as forças navais deveriam ter emprego ofensivo, em outras palavras, emprego oceânico e não costeiro<sup>32</sup>. Com a clara proximidade com os norte-americanos na formação dos oficiais da Marinha brasileira, a influência mahaniana que caracteriza a base do pensamento estratégico estadunidense acaba por influenciar a revitalização do pensamento estratégico naval brasileiro. Esse entendimento, de desenvolver e investir em um programa para a Marinha do Brasil, esbarrava no problema de falta de recursos destinados à instituição.

30 Extrato do Relatório do Ministro da Marinha, Almirante Alexandrino Faria de Alencar, ao Presidente da República Afonso Pena, datado de abril de 1908, p. 7, Arquivo da Marinha.

31 THOMPSON, A. “Defesa da Costa do Brazil sob o ponto de vista Strategico”. *Revista Marítima Brasileira*, Anno 40, n. 7, 1921, p. 522.

32 ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves. “Alfred Thayer Mahan: Os elementos do poder marítimo”. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 130, n. 1-3, 2010.

Ainda ao longo da década de 1920, a Marinha do Brasil já apresentava em seu quadro de instrutores da Escola da Guerra Naval oficiais norte-americanos, além de contar com o regresso de oficiais brasileiros que passaram por um período de estágio de adestramento na Marinha dos Estados Unidos, acompanhando a modernização dos meios bélicos navais<sup>33</sup>. Havia então uma ideia já bastante difundida entre o alto oficialato da Marinha, a de precisar qualificar seu elemento humano, buscando aproximação com aqueles que teriam como fornecer a instrução necessária para o desenvolvimento da Marinha, além do consenso, já comentado, de que a Missão francesa no Exército teria feito muito para o desenvolvimento interno da instituição, visto que a experiência da Primeira Guerra mostrou que não bastava apenas incorporar embarcações estrangeiras com técnicas avançadas à frota brasileira, mas também qualificar os homens para se adaptarem aos novos tipos de situações de combate que surgiam diante do progresso tecnológico bélico. Sendo assim, a vinda da Missão norte-americana era vista por muitos como importante auxílio na organização geral da Marinha do Brasil.

Uma breve menção aos militares estadunidenses no Brasil se verifica na publicação da *RMB* de fevereiro de 1922. Na abertura da edição, há um pequeno texto, com o título “Missão estrangeira para a Marinha”, que constava de um pedido aos colaboradores da revista para que enviassem artigos sobre o assunto tratado, sendo eles de ordem favorável ou não, deixando claro que não iriam ser publicados aqueles que a redação julgasse

providos de qualquer crítica ou ataque de cunho pessoal. No artigo mencionado, o autor se refere à falta de prestígio, fruto do dito abandono do Estado nas questões militares navais, e da obsolescência de equipamentos que assolava a Marinha na década de 20:

Nos já tivemos uma marinha respeitada e que, na sua época, era o expoente Maximo das nossas aspirações. Orgulhava-se, então, com justa razão, a nossa Pátria possui-la e estava tranquila a relação aos serviços que della poderia exigir. Navios e arsenaes, aparelhamento administrativo, pessoal superior e subalterno, tudo nos seus devidos termos collimava o mesmo objectivo. Infelizmente, porém, o prurido da reforma e as luctas das competências e das ambições, nos afogaram pouco a pouco num labor inglório constante e corrosivo; tudo ou quase tudo destruindo, aniquilando e anarchisando. A Marinha perdeu o seu antigo prestígio, que precisa reaver-se sem medir sacrificios dos quaes primeiro é pormos de partes as nossas susceptibilidades.<sup>34</sup>

E, continuando, refere-se à vinda de estrangeiros para a Marinha do Brasil como importante ferramenta, mas sem desmerecer a competência do pessoal nacional:

Não precisamos de chefes, que os possuímos hábeis e competentes; (...) não faltam comandantes para os navios e poderia mesmo dizer que há em demasia, officiaes superiores e

33 MARTINS, Helio Leoncio *et al.* “A Marinha brasileira no período entre as guerras (1918-1942)”. In: *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1985, p. 260.

34 PAIVA MEIRA, Gentil Augusto de. “Missão estrangeira para a Marinha”. *Revista Marítima Brasileira*. Anno 41, n. 8, 1922, p. 369.

subalternos compõe essa nova geração de espíritos lúcidos, estudiosos e dedicados... mas só uma grande missão fará o milagre de aproveitar tanta riqueza abundante, abandonada e esquecida.<sup>35</sup>

Desse modo, no dia 6 de junho de 1922, foi assinado em Washington, D.C, nos Estados Unidos da América, o contrato para se estabelecer a Missão Naval Americana no Brasil. Sua influência começaria a ser notada a partir da Escola Naval de Guerra, haja vista que a função desta Escola era a de preparação dos oficiais para a arte da guerra, em termos de doutrinas navais e procedimentos, bem como preparar e orientar o pensamento dos oficiais para o estudo dos grandes problemas navais, de modo a estabelecer entre eles uma perfeita unidade, da qual resultassem a formação e a definição da doutrina de combate para a Marinha brasileira e também unificar e precisar as ideias profissionais de uma oficialidade articulada aos novos tempos, com intuito de tornar este oficialato apto para o comando, sob a nova perspectiva da guerra no mar.<sup>36</sup> Referências sobre a Missão Naval Americana aparecem na *RMB*, publicadas em pequenos trechos nos volumes a partir de 1923, geralmente presentes em comentários feitos na seção Noticiário, grafada em alguns volumes como Noticiário Marítimo, compilado de informações organizadas pelos redatores, sempre em alusão a alguma colaboração dos membros representantes da comissão americana com oficiais brasileiros, em cooperação nas suas atividades e instruções nos centros de treinamento. Isto é visto, por exemplo, na solicitação, feita

ao ministro da Marinha pelo Almirante Vogelgesang, para que uma comissão brasileira de oficiais superiores se juntasse à Missão Americana, ao proceder no auxílio e na reorganização dos serviços de aviação naval, tendo como base a formulação de uma ampla doutrina sobre esta especialidade, que seria apresentada pelos norte-americanos.<sup>37</sup>

A renovação do contrato da Missão Naval Americana aconteceu em novembro de 1926, ficando estipulado que a mesma ficaria no país por mais quatro anos, a contar daquela data, além da chegada do novo chefe americano que a assumiria, o Contra-Almirante Macculley, devido ao falecimento do Almirante Vogelgesang. Sobre o primeiro chefe da Missão Naval Americana no Brasil, a *Revista Marítima Brasileira* publicou um artigo que leva seu nome, homenageando o oficial na edição de número 9, de março de 1927<sup>38</sup>, em que foi bastante lamentada a morte do Contra-Almirante Vogelgesang, enaltecendo sua trajetória na vida militar e agradecendo pelos serviços prestados para o desenvolvimento organizacional da Marinha do Brasil, além de mencionar uma cerimônia organizada pelo Clube Naval para prestar solidariedade aos familiares do militar que estavam no Brasil. Para Armando Vidigal, tanto no campo administrativo como nos campos técnico e profissional, foi de grande contribuição para a Marinha do Brasil a presença da Missão Americana, no que tange, principalmente, ao desenvolvimento interno da instituição, visto que, antes e ao longo da década de 20, o precário estado de conservação dos navios brasileiros, somado à incapacidade

35 Idem, p. 370.

36 AMARAL, Misael Henrique Silva do. “A influência norte-americana na Marinha brasileira e seus reflexos ao longo do século XX”. *Revista Navigator*, n. 20, 2014, p. 87.

37 F. P. (org). Noticiário. *Revista Marítima Brasileira*, Anno 43, n. 2, 1923, p. 1.367.

38 ANÔNIMO. Almirante Vogelgesang. *Revista Marítima Brasileira*, Anno 47, n. 7, p. 1.005.

logística de manutenção e realização de reparos no país, gerou desânimo e estagnação no meio naval.<sup>39</sup>

As edições do ano posterior se preservam em sua característica de informe sobre situações direcionadas ao ambiente interno da instituição, como técnicas do dia a dia que um militar da força naval brasileira, de acordo com sua função, teria que exercer e cuidados com saúde que deveriam ser observados pelos marinheiros. Artigos como “Da Refração astronômica”, do CT J.F. Milanez; “Organização da saúde mental”, do Dr. Porto Corro; “Accidentes particulares aos navios a vapor”, do 1ºT Barbosa Lima; “A meteorologia e a aviação”, do Almirante A. C. Petit; e “Verminoses”, do Capitão de Corveta Rufino de Alencar Junior, são casos recorrentes nas edições da *RMB* do ano de 1923. Raras exceções transparecem opiniões particulares de oficiais sobre questões nacionais, como podemos observar em publicação de 1924, em que, por ocasião do levante tenentista, o então ministro da Marinha, Alexandrino Faria de Alencar, utiliza a *RMB* para criticar o movimento e defender a postura legalista da instituição:

Precisamos nos civilizar de uma vez, para que não tenhamos mais lutas pelas armas, entre irmãos, em busca de

posições políticas, tão fóra dos moldes da profissão militar. Devemos seguir os exemplos das nações civilizadas e cultas que, com Exércitos e Marinhas poderosas, assistem às reviravoltas políticas mais radicaes, sem a menor manifestação de sua força.<sup>40</sup>

No ano seguinte, o ministro volta a comentar sobre o assunto, na introdução ao Relatório da Marinha, desta vez para criticar os tenentes desta corporação que se juntaram aos seus pares do Exército, conflagrando uma rebelião no Encouraçado *São Paulo*:

**Em setembro de 1927, é criada a seção Cartas à Redação, para a publicação de mensagens enviadas sobre assuntos ligados às publicações**

Os officiaes [revoltosos] inauguraram um processo novo na história da Marinha para angariar adhesões às suas idéas revolucionarias: alliciaram praças, estrangularam ainda mais a

disciplina – reuniram-se com os subordinados para concertar os planos da revolta (...) onde o official deserta da disciplina, nesta não é provavel deparar-se o soldado.<sup>41</sup>

Na edição número 3, de setembro de 1927, há a criação de uma nova seção nas páginas da *Revista Marítima Brasileira*, chamada Cartas à Redação, em que seriam publicadas, pelo Comandante Augusto de Vinhaes, mensagens enviadas por correspondência sobre assuntos

39 VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. *A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro*. Rio de Janeiro. Biblioteca do Exército, 1985, p. 76.

40 ALENCAR, Alexandrino Faria de. “Disciplina e Patriotismo”. *Revista Marítima Brasileira*, Anno 44, n. 2, 1924, p. 382.

41 ALENCAR, Alexandrino Faria de. “Introdução do Relatório da Marinha”. *Revista Marítima Brasileira*, Anno 44, n.11, 1925, p. 1.653.

ligados às publicações dos artigos do periódico ou qualquer informação que visasse aos interesses da nação do Brasil<sup>42</sup>. A seção foi inaugurada com texto de três páginas, de autoria do escritor português Carlos Malheiro Dias, que tece elogios sobre uma publicação em edição anterior, do próprio Augusto Vinhaes, chamada “Portugal na era das descobertas”, em que se comentavam as façanhas portuguesas no mundo marítimo à época das grandes navegações dos séculos XV e XVI, bem como se traçava uma análise da História sobre a chegada dos portugueses ao Brasil. A seção de cartas durou apenas até o ano seguinte, 1928, e como último expediente foi publicado um texto que versava sobre situações vividas pela política interna da instituição e que ganhou espaço na *Revista Marítima Brasileira*. A carta se referia à questão da alfabetização dos marinheiros, em que um oficial anônimo expõe sua indignação, em cinco páginas do periódico, comentando a situação vigente diante do despreparo dos marujos brasileiros:

Allegar-se-há que, passando a praça muito pouco tempo nas fileiras da marinha, todo nosso empenho deve convergir para fazer delle um bom reservista. Disso eu discordo; não se lhe poderá aplicar o epitheto de bom, si o marujo não voltar para a vida civil transformado n’um cidadão consciente, e isso só o será, quando souber ler e escrever.<sup>43</sup>

Após esta publicação, foi extinta a seção, retornando a revista às publicações costumeiras, abordando somente

assuntos de interesse específico do campo militar naval, referente a maquinários e atualizações de embarcações, deixando de lado qualquer menção aos problemas de ordem política ou econômica enfrentados pela instituição. Não sabemos se houve algum tipo de boicote por parte dos superiores do Ministério da Marinha ou se a escolha de não comentar mais sobre determinados assuntos tenha partido dos próprios membros do corpo editorial e do chefe de redação.

### A REVISTA NA DÉCADA DE 1930

O começo da década de 30 para o Brasil foi um momento de transformações bastante amplas, tanto para as políticas nacionais quanto para a importante questão da Marinha do Brasil, do reaparelhamento de seus meios navais, com novos avanços em seus programas navais. O não envolvimento político direto, na década de 1930, por parte dos oficiais da Marinha, observado na falta de posicionamento dos diretores e redatores da *RMB*, foi fruto de mudanças causadas tanto pela Proclamação da República brasileira como, principalmente, pela Revolta da Armada. A instituição naval brasileira passou então a se limitar aos assuntos profissionais e de caráter interno, sem se aprofundar em questionamentos e debates nacionais. Vidigal afirma que isto pode ter levado a prejuízos de verbas e recursos, porém houve maior tempo para dedicação às suas tarefas e à reorganização estrutural.<sup>44</sup> Dito isto, é compreensível então a falta de informes e artigos sobre o processo político que culminou na cha-

42 VINHAES, Augusto. Cartas à Redação. *Revista Marítima Brasileira*, Anno 47, n. 3, 1927, p. 484.

43 VINHAES, Augusto. Cartas à Redação. *Revista Marítima Brasileira*, Anno 48, n. 6, p. 1.389.

44 VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. “A evolução do pensamento estratégico naval brasileiro”. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1985, pp. 77-78.

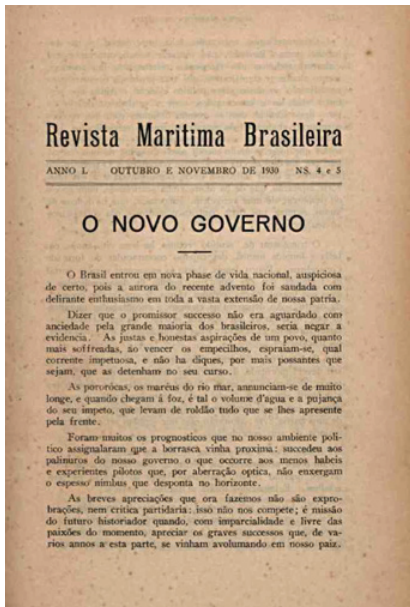
mada Revolução de 30<sup>45</sup>, uma revolta de caráter militar iniciada no Sul do Brasil e que tinha por propósito derrubar o regime político vigente, colocando Getúlio Vargas no poder em caráter provisório.

A primeira menção ao novo governo surgiu na edição de números 4 e 5, de outubro e novembro de 1930, que aparece no texto “O novo governo”, de abertura da revista, sem autoria, mas provavelmente escrito pelo diretor da *RMB* daquele período, o Vice-Almirante Alberto Fontoura de Andrade. O texto se inicia com a seguinte afirmativa aprovativa: “O Brasil entrou em nova fase de vida nacional, auspiciosa de certo, pois a aurora do recente advento foi saudada com delirante entusiasmo em toda a vasta extensão de nossa Pátria”<sup>46</sup>. Logo após, o autor deixa claro que o momento de nova governança

era aguardado com ansiedade pela grande maioria dos brasileiros e que havia muito já se assinalava para uma, nas palavras do autor, “borracha”, no antigo regime de governo. Sobre as posições pessoais e da instituição, o autor diz:

As breves apreciações que ora fazemos não são exprobrações, nem crítica partidária: isso não nos compete; é missão do futuro historiador quando, com imparcialidade e livre das paixões do momento, apreciar os graves sucessos que, de vários annos a esta parte, se vinham avolumando em nosso paiz.<sup>47</sup>

Observa-se, ainda, no texto a falta de menção e informação sobre as transformações políticas e eventos que aconteciam no país, justificando que a *RMB* se manteve



A primeira menção ao novo governo surgiu na edição nºs 4 e 5, de 1930

45 Sobre esse evento, sugerimos a leitura da obra *A Revolução de 1930*, do historiador Boris Fausto.

46 ANÔNIMO. “O novo governo”. *Revista Marítima Brasileira*, Anno 50, n. 4-5, 1930, p. 421.

47 Idem, 423.

em seu caráter estritamente técnico, mas que este artigo era a maneira de os editores e diretor prestarem “referência a um acontecimento altamente significativo, que traz profunda e esperançosa modificação no nosso viver político e social”<sup>48</sup>.

Evidenciamos assim a posição dos membros da *Revista Marítima Brasileira*, coadunando ou não com a da instituição Marinha do Brasil, com a entrada de Getúlio Vargas no comando do país, pelo governo provisório, na esperança de que esta transformação política trouxesse para a instituição suas almejadas melhorias, principalmente no quesito de material bélico e meios navais. A situação da frota brasileira continuava precária, e não havia grandes sinais de alguma mudança significativa, apesar da necessidade de renovação ser cada vez mais importante e emergencial. Em seu Relatório de 1930, o Contra-Almirante Arnaldo Siqueira Pinto da Luz, titular da pasta da Marinha, concluía em tom dramático: “Pelos retardamentos que tem sofrido, atingiu, pode dizer-se, ao seu auge, isto é, ou o material é renovado, sem delongas, ou o treinamento do pessoal tornar-se-á impraticável pela ausência de navios capazes de se fazerem ao mar”<sup>49</sup>. Para os cenários de construção naval internacional, podemos citar que o começo da década também foi marcado por um novo acordo de limitação de armamentos navais, que vigoraria a partir de 1930. Naquele ano, Estados Unidos, Reino Unido e Japão se reuniram para assinar o chamado Tratado Naval de Londres, que renovava o hiato na cons-

trução de encouraçados, em prática desde a Conferência Naval de Washington, em 1922, e estabelecia novas limitações aos navios, em especial os cruzadores. Um novo tratado de limitação de armamentos navais foi assinado em 1936, num cenário em que já era bastante clara uma corrida naval entre as potências navais e a Alemanha.

Em janeiro de 1931, na seção Revista de Revistas, encontramos interessante prospecto chamado “A futura guerra”, de autoria de Clarence Dubose<sup>50</sup>, que apresenta uma perspectiva de como se acreditava que seria uma vindoura guerra, se as nações não conseguissem a mediação diplomática em suas questões internacionais. O autor projeta que “a próxima guerra será um circo”, um “circo aéreo”, para usar o termo empregado pelos aviadores. Ele continua afirmando que, apesar dos esforços empregados para a conciliação geral, o confronto seria fatal. Para ele, todos os que ficassem embaixo da terra sólida, combatentes ou não combatentes, correriam idêntico perigo de morte por bombas aéreas e gases asfixiantes. Acima das nuvens, os pilotos derramariam sobre a terra chuvas de bombas de toda a natureza, devastando, “por todos os meios e modos, a terra indefesa”. O campo de ação dos aeroplanos, hidroplanos, aviões e aeronaves não teria limites em um eventual confronto.<sup>51</sup>

Essa projeção se mostra bastante interessante ao olharmos a atuação efetiva da aviação militar ao longo da Segunda Guerra Mundial e toda a gama de cenários possíveis graças aos investimentos em

48 Idem, p. 430.

49 BRASIL. *Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1930, pp. 15-16.

50 Não foram encontradas referências maiores sobre o autor.

51 DUBOSE, Clarence. *Futura Guerra*. In: VINHAES, Augusto. *Revista de Revistas. Revista Marítima Brasileira*, n. 7, 1.931, p. 731.

estratégia e fomentação das aeronáuticas, como na campanha do Pacífico, com o ataque a Pearl Harbor pelos japoneses, e a Batalha de Midway, assim como o intenso uso dos porta-aviões. A aviação também encontrou seus particulares momentos na guerra, como os conhecidos ataques aéreos à Inglaterra pela Luftwaffe alemã e a própria retaliação da Força Aérea inglesa (RAF). O assunto aviação naval ganha particular destaque em algumas notícias durante as edições de 1931 da *RMB*, principalmente em informes sobre o desenvolvimento aéreo internacional, o fomento no treinamento do pessoal da aviação e as estratégias coordenadas com embarcações para combate. O fato de estar inteiramente ligada a um período com assuntos marítimos e navais se dá pela razão de a força aérea e os mecanismos da aviação estarem inseridos nas atividades realizadas pela Marinha do Brasil, não havendo ainda naquele momento a criação de uma força especializada para tais meios bélicos, que seria posteriormente concretizada com a criação da Força Aérea Brasileira.

Na edição de maio-junho de 1934, sob direção do Capitão de Fragata (CF) Didio A. da Costa, aparece pela primeira vez a coluna *Aviões e Submarinos*<sup>52</sup>, de responsabilidade do Capitão-Tenente Cesar Feliciano Xavier. Esta seção tinha a função de filtrar as publicações do referido tema em outras seções de informes da *RMB*, como as encontradas em *Revista de Revistas* e *Noticiário Marítimo*, criando assim um espaço específico para tratar de assuntos ligados a estas duas ferramentas de combate, pensadas pelos oficiais da Marinha como elementos que se complementavam, necessitando de constantes debates sobre

suas utilizações, estratégias e forças de ataque. Ainda referindo-se ao assunto, que demonstra ser de grande interesse por parte dos redatores do periódico, vemos na edição janeiro-fevereiro de 1935 pequeno texto na já mencionada seção *Aviões e Submarinos*, intitulado “*Mar e Ar*”, comentando sobre o papel adquirido por aqueles instrumentos militares na conjuntura e na estruturação do poder marítimo e das forças aéreas. A afirmação estratégica devia ser pautada, para o autor, na combinação do uso das duas ferramentas bélicas, como nos termos do título, “*Mar e Ar*”, em oposição a “*Mar ou Ar*”, sendo as duas formas bélicas complementares para a construção de uma superioridade de força. Não se deve apenas investir em embarcações e desfavorecer o recurso aéreo, nem vice-versa, mas optar por estimular em conjunto as duas vertentes de combate.<sup>53</sup>

Como chefe de redação do periódico, o CF Didio A. da Costa intensifica as publicações de conteúdos que versam sobre abordagens além das clássicas técnico-militares, lidando mais com artigos que tratam de História, mas especificamente sobre a História Naval, em textos sobre campanhas navais famosas ou biografias de reconhecidos almirantes que tenham contribuído para o desenvolvimento de estratégias e pensamentos táticos náuticos ao longo da História Mundial. A partir desse momento, surge nas edições da *Revista Marítima Brasileira* um novo eixo temático, dentro da nova proposta do periódico, de não apenas apresentar informações técnicas, mas abordar estudos e análises de militares, e civis, sobre assuntos militares. Na edição de março-abril de 1935, por exemplo, Didio abre o periódico com um

52 XAVIER, Cesar Feliciano. “Aviões e Submarinos”. *Revista Marítima Brasileira*, ns. 11-12, 1934, pp. 1.489-1.496.

53 XAVIER, Cesar Feliciano. “Aviões e Submarinos”. *Revista Marítima Brasileira*, ns. 1, 1.935, p. 149.

texto de sua autoria, “História da Guerra entre Tríplice Aliança e o Paraguai”, com abordagem menos específica de assuntos estritamente de interesse militar sobre a guerra, voltando-se para a análise de questões de natureza política, conjuntura administrativa das forças militares do período, estratégias seguidas etc.

Ainda em 1935, identificamos a publicação da tradução feita pelo Capitão de Mar e Guerra Americo Vieira de Mello, de texto de autor referido apenas como Fitchett, com o título “Nelson e seus comandantes”<sup>54</sup>. O texto é uma abordagem biográfica da vida militar do Almirante Nelson, citando suas campanhas navais pela Inglaterra e suas escolhas particulares para os cargos de comando de suas frotas. Além de mostrar características das campanhas militares lideradas por Nelson, o texto trata de questões de natureza comportamental do almirante e lida com aspectos estratégicos adotados por ele em suas façanhas navais junto a seus comandantes. A edição segue, ainda, com publicações como “Façanhas de Joao das Bottas”, “Os corsários na lucta de 1825-1828”, “Notas de viagem”, além de publicações de cunho técnico, como “Notas de Thermodynamica”, “Porto de Paranaguá”, “A régua cylindrica de Brygrave e as minhas Altitude and azimuth tables” e “Folha de plotar universal”. Percebe-se uma gradativa presença de informações, na década de 1930, acerca do poderio marítimo da Europa e sobre

a construção naval dos principais países europeus e suas Marinhas de Guerra, inclusive a Alemanha, que, segundo o texto “Tratado do Reich com a Inglaterra: O crescimento da força submarina alemã”, publicado na Revista de Revistas, já continha o maior exército da Europa e uma das mais desenvolvidas Marinhas de Guerra e estava a passos de começar, a partir daquele momento, o desenvolvimento de sua construção de submarinos.<sup>55</sup>

O processo de reconstrução do programa naval germânico para atualização de sua frota já havia iniciado em 1932<sup>56</sup> e incluía, entre outras belonaves, uma frota pequena de algumas unidades submersíveis, tendo sido criado no ano seguinte, 1933, um centro de treinamento voltado especificamente para os *U-boots*<sup>57</sup>. Em 1935 o Almirante Karl Dönitz começa a chefiar o comando da frota submarina da Kriegsmarine nazista. Ele era de extrema relevância no processo de transformação sofrido pela atualização dos meios submarinos do Reich alemão, principalmente no que se refere às formas de conduzir as estratégias de ataque das embarcações e às suas melhores utilizações em combate.<sup>58</sup> Segundo Clay Blair, o Almirante Dönitz não estava muito satisfeito com as direções de comando tomadas em relação à frota submarina, já que a Kriegsmarine, a Marinha alemã, empregava maior ênfase e energia na construção de grandes navios de superfície, deixando os submarinos em segundo plano.<sup>59</sup> Depois de se

54 MELLO, Americo Vieira de (trad.). “Nelson e seus comandantes”. *Revista Marítima Brasileira*, n. 9, 1935, p. 1.048.

55 ANÔNIMO. Revista de Revistas. *Revista Marítima Brasileira*, n. 10, 1935, p. 1.568.

56 WOLLIAMSON, Gordon. *Wolf Pack: the story of the U-boat in World War II*. Osprey Publishing, 2005, p. 13.

57 Termo alemão derivado de *Unterseeboot*, usado para dar nomes aos seus submersíveis. Seus submarinos eram nomeados pela letra U seguida de um número de referência da embarcação.

58 BLAIR, Clay. *Hitler's U-Boat War: The Hunters, 1939-1942*. Modern Library, 1st Edition, 2000, p. 15.

59 BLAIR, Clay. *Hitler's U-Boat War: The Hunters, 1939-1942*. Modern Library, 1st Edition, 2000, p. 77.

dedicar ao comando dos submersíveis, o comandante convenceu seus superiores de que, em um confronto inevitável com a Inglaterra no mar, deveriam construir dezenas de submarinos, podendo sair vitoriosos se estes fossem empregados com boas táticas, organização e planejamento.<sup>60</sup> Verificamos, ao longo da década de 30, uma nítida intensificação, por parte da *RMB*, de notícias e informes sobre as forças navais da Alemanha e da Europa como um todo, sempre ligadas à construção naval e à produção industrial desses países. A maioria dessas publicações se encontra na seção Revistas de Revistas, principalmente como transcrições e traduções de outros periódicos militares pelo mundo, que tratavam, naquele momento, de notícias relevantes sobre o mundo marítimo e naval, e as expectativas geradas para as possíveis aplicações daquelas medidas, numa futura e eventual guerra.

No final de 1935, assume a chefia do Ministério da Marinha o Almirante Henrique Aristides Guilhem, que ficaria no cargo por toda a extensão do governo de Getúlio Vargas, até 1945. Guilhem foi responsável para que, em 1936, se retomasse a construção naval em território nacional, especificamente na Ilha das Cobras, 1º Distrito Naval, no então terminado Arsenal de Marinha, no

Rio de Janeiro. Porém, ainda em junho de 1932, as primeiras ações efetivas haviam sido tomadas, com a aprovação do Governo Provisório, pelo Decreto nº 21.514, que instituiu um crédito anual de 40.000:000\$, destinado à renovação da Esquadra e referente a um período compreendido de 12 anos. Assim, pôde ser autorizada a construção de três contratorpedeiros da classe *Marcílio Dias*, no Arsenal da Ilha das Cobras. Havia planos na instituição de se iniciar, em um curto prazo após o início da autorização, a construção de seis navios mineiros em oficinas particulares, tanto no Distrito

Federal como em Santos e na Bahia.<sup>61</sup> Entretanto a questão da construção dos cruzadores e das demais embarcações que faltavam era ainda uma dúvida. O país tentou naquele ano a aquisição dos cruzadores e de alguns contratorpe-

deiros nos Estados Unidos, porém não teve sucesso, em grande parte por causa das disposições estabelecidas no Tratado Naval de Londres, de 1936<sup>62</sup>.

No ano que antecede à eclosão da Segunda Guerra Mundial, a *Revista Marítima Brasileira*, em sua edição de agosto de 1938, trouxe publicações sobre as forças militares de potências mundiais. No texto “As frotas das grandes potências em 1938”, por exemplo, foi demonstrada a situação em que estavam

### **Na década de 30, a *RMB* intensifica notícias sobre forças navais da Alemanha e da Europa, sempre ligadas à construção naval e à produção industrial**

60 BLAIR, Clay. *Hitler's U-Boat War: The Hunters, 1939-1942*. Modern Library, 1st Edition, 2000, p. 78.

61 BRASIL. *Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1937, pp. 77-81.

62 WALDMANN JÚNIOR, Ludolf. “Tecnologia naval e política: o caso da Marinha brasileira na Era dos Contratorpedeiros, 1942-1970”. Dissertação (Mestrado em Ciência Política – Universidade Federal de São Carlos), São Carlos, 2013, p. 41.

as frotas de algumas potências no 1º dia daquele ano, com a exclusão da Marinha italiana, sem aparente justificativa para esta ficar de fora da análise. O informe transcreve o quantitativo de alguns tipos de embarcações de guerra de Marinhas como a da França, que contava com seis encouraçados de mais de 22 mil toneladas em serviço e três em construção, além de 52 contratorpedeiros e 48 submarinos.<sup>63</sup> Já a Inglaterra contava, com base nesses dados obtidos pela RMB, com 15 encouraçados em serviço e mais cinco em construção, além de seis porta-aviões e 54 submarinos. Outra força militar exposta na matéria é a da Rússia, que detinha em suas unidades em serviço, somadas às frotas no Báltico e do Mar Negro (não foram obtidas informações sobre as frotas do Pacífico), quatro encouraçados, cinco cruzadores e 32 submarinos. É interessante notar um outro texto na mesma seção, “Proteção ao tráfego marítimo em tempo de guerra”<sup>64</sup>, que já evocava a necessidade e a importância logística e de segurança do uso dos sistemas de comboios para a proteção das linhas comerciais nos tempos de beligerância para se evitarem os perigos inimigos e corsários à espreita das embarcações.

Uma das principais ameaças que conhecemos ao longo da Segunda Guerra Mundial, em relação ao cenário naval, foram justamente as ações dos submarinos inimigos que preocupavam a circulação das rotas de logísticas comerciais do Atlântico, levando a um intenso processo de capacitação para enfrentar tais ameaças e retomar as operações aliadas, utilizando do recurso de comboios para maior proteção dos navios mercantes.

## BRASIL NA 2ª GM E AS PUBLICAÇÕES RMB: O FIM DA NEUTRALIDADE E A ATUAÇÃO DA MARINHA BRASILEIRA NA BATALHA DO ATLÂNTICO

*A Campanha do Atlântico Sul ajudou a vencer a guerra. Os homens que a travaram, vivos e mortos, estão satisfeitos com essa afirmação. Eles não pedem que algo mais seja dito.*  
(NOWELL, Charles)

Acerca das publicações da *Revista Marítima Brasileira* durante o transcorrer da Segunda Guerra Mundial, nos preocupamos em direcionar a análise de nossa pesquisa para a verificação de textos informativos para os militares da Marinha do Brasil, público-alvo do periódico, sobre a progressão do confronto e, claro, a inserção da instituição militar no combate, a partir de 1942. Não encontramos, durante o trato com a fonte, material que nos demonstrasse esta efetiva posição de divulgadora dos acontecimentos militares navais por parte dos membros da revista. No período referente à participação brasileira na guerra, de 1942 a 1945, não há na RMB artigos que tratem sobre os acontecimentos compreendidos naquele contexto, nem referências a assuntos internacionais ou nacionais. Assim, o que verificamos e utilizaremos em maior abordagem nesta parte do capítulo são os trechos do periódico, nas seções que compunham a parte de divulgação internacional, com informes extraídos de outros periódicos, traduzidos e publicados em *Revista de Revistas e Noticiário*, único meio de

63 A.R. (org). “As frotas das grandes potencias em 1938”. *Revista Marítima Brasileira*, n. 1-2, 1938, pp. 99-102.  
64 A.R. (org). “As Frotas das grandes potencias em 1938”. *Revista Marítima Brasileira*. n. 1-2, 1938, p. 105.

informação acerca dos acontecimentos da guerra. Além disso, abordaremos a efetiva participação da Marinha do Brasil na Batalha do Atlântico, observando suas missões realizadas e o envolvimento próximo com os militares norte-americanos, interessados na projeção estratégica que o país tem na zona do Atlântico Sul.

Durante 1939, a *Revista Marítima Brasileira* não publicou nenhum artigo de grande relevância sobre os acontecimentos na Europa e no Atlântico, limitando-se apenas a suas publicações normativas referentes a biografias e estudos de batalhas passadas e momentos históricos, caracterizando a nova diretriz seguida pela redação sob o comando de Didio A. da Costa, que publicava artigos de sua autoria referentes ao campo da produção de História, como os textos divididos em cinco partes, “História Marítima do Rio de Janeiro” e outro chamado “Importância do estudo de campanhas passadas”<sup>65</sup>. Sobre a situação de confronto em território europeu, a *RMB*, em sua edição de setembro/outubro de 1939, publicou, na seção Noticiário, texto sem autoria própria, provavelmente escrito pelo responsável da seção, chamado “Guerra na Europa”, primeiro conteúdo sobre a delicada situação no continente e as tensões existentes entre Alemanha e os três países, Inglaterra, França e Polônia, após a ocupação de Dantzig pelas forças militares germânicas, em 1º de setembro, e logo após, as declarações de guerra oficiais entre os países. Notamos também presente na mesma seção a publicação dos atos administrativos daquele ano, com a transcrição do ato que declara as regras de neutralidade do Brasil, o

Decreto-Lei nº 1.561, de 2 de setembro de 1939, que aprova a situação neutra do país no caso de guerra entre potências estrangeiras não americanas.

Percebemos que o ano de 1940 dá início ao que viria a ser a preocupação máxima dos envolvidos na guerra: a atuação do Eixo nos mares, principalmente no Oceano Atlântico. Naquele ano, a seção Revista de Revistas apresentou a tradução de informação de periódico estrangeiro sobre a condução estratégica dos oficiais da Marinha alemã. O texto “A Estratégia Naval Alemã” já contornava os traços de como atuaria durante toda a progressão da guerra a Marinha germânica. O autor comenta a situação desfavorável em que a Alemanha se encontrava, em comparação com a Marinha inglesa, pela falta de navios de batalha em sua esquadra principal. Por isso, foi preciso uma reformulação da mentalidade de seu Almirantado, desistindo, num primeiro momento, da antiga aspiração de conquistar o domínio do mar e impondo-se desta vez na compensação de objetivar seus esforços fundamentais na guerra ao tráfego marítimo com finalidade de enfraquecer e talvez quebrar a resistência econômica e comercial britânica.<sup>66</sup> Ainda em 1940, na edição de outubro da *RMB*, notamos a publicação de notícias transcritas do periódico *Jornal do Commercio*, com os títulos “Produção de Ferro no Brasil” e “A borracha brasileira”, que tratavam sobre a demanda de produção a pleno vapor de ferro e aço no Brasil, além da preocupação de se manter a taxa alta de produção da borracha brasileira e seus similares sintéticos, produtos que abaste-

65 COSTA, Didio I. A da. “Importância do Estudo de Campanhas passadas”. *Revista Marítima Brasileira*, Anno 49, n. 3, 1939, p. 640.

66 A.R. “A estratégia naval alemã”. *Revista de Revistas. Revista Marítima Brasileira*, Anno 50, n. 4-5, 1940, pp. 1.489-1.490.

ciam a demanda nacional e eram exportados, sendo visados principalmente pelos Estados Unidos para complementação de seus esforços de guerra.<sup>67</sup>

As publicações da *RMB* sobre outras forças militares estrangeiras estavam naquele momento voltadas para curiosidades do setor industrial internacional, questão referente à matéria-prima da construção naval, além de dar destaque maior a publicações sobre a Marinha norte-americana e seu crescimento exponencial, como visto na Revista de Revistas de 1941, nos textos: “A produção de alumínio dos Estados Unidos e a indústria bélica”, “A borracha nos Estados Unidos” e “A construção de navios de guerra nos estaleiros dos Estados Unidos aumenta de forma notável”<sup>68</sup>. Desde 1930, há nos Estados Unidos alterações em sua política externa que coadunam em maior aproximação diplomática com países da América Latina, a chamada política da boa vizinhança, que consistia em manter vínculos culturais, militares e econômicos com países latinos, a fim de preservar a presença norte-americana naqueles continentes vizinhos, América Central e América do Sul.

Os assuntos referentes à segurança e à defesa ganhavam paulatinamente maior relevância nas relações entre os países, principalmente entre os norte-americanos e o Brasil. Tempone comenta que o General Góes Monteiro foi aos Estados Unidos em junho de 1939 e que descreveria, em carta ao Presidente Getúlio Vargas, o cuidado com que foi recebido em solo norte-americano: “Desde os meus primeiros contatos com o povo, com o

Exército e com os grandes homens dos Estados Unidos, tenho sido alvo das mais francas demonstrações de amizade e interesse pelo Brasil”<sup>69</sup>. Na edição de julho de 1941, temos um artigo publicado, de autoria de Castro Guimarães, chamado “A Marinha norte-americana”, que se propunha a tecer comentários de exaltação à produção industrial bélica que vinha sendo efetuada pelos Estados Unidos, em uma clara preparação ao Estado de belligerência iniciado na Europa e que afetava diretamente seus interesses e políticas de segurança no Atlântico.

Em uma tentativa de se evitarem as ameaças de submarinos do Eixo, que visavam conter o fluxo de comércio e transporte de carga (como matéria-prima) entre as nações aliadas, intensificou-se o fortalecimento da conhecida “Cintura do Atlântico”, referente ao estreito trecho entre a América do Sul e a África, partindo da proeminência geográfica de Natal, Rio Grande do Norte. Assim, foi necessária a instalação de bases militares de vigilância no Brasil. O Eixo desejava interromper o envio de matérias-primas para os Estados Unidos e de suprimentos para a Grã-Bretanha, iniciando, assim, o ataque às embarcações mercantes que navegassem pelo Atlântico<sup>70</sup>. Oriunda de 1941 e aprovada pelo Congresso americano, a Lei de Empréstimos e Arrendamentos (Lend Lease Act) compreendia acordos de assistência dos Estados Unidos aos aliados contra o Eixo. Durante a atuação deste programa, estabelecido em parceria com os norte-americanos, foi incorporado às frotas brasileiras

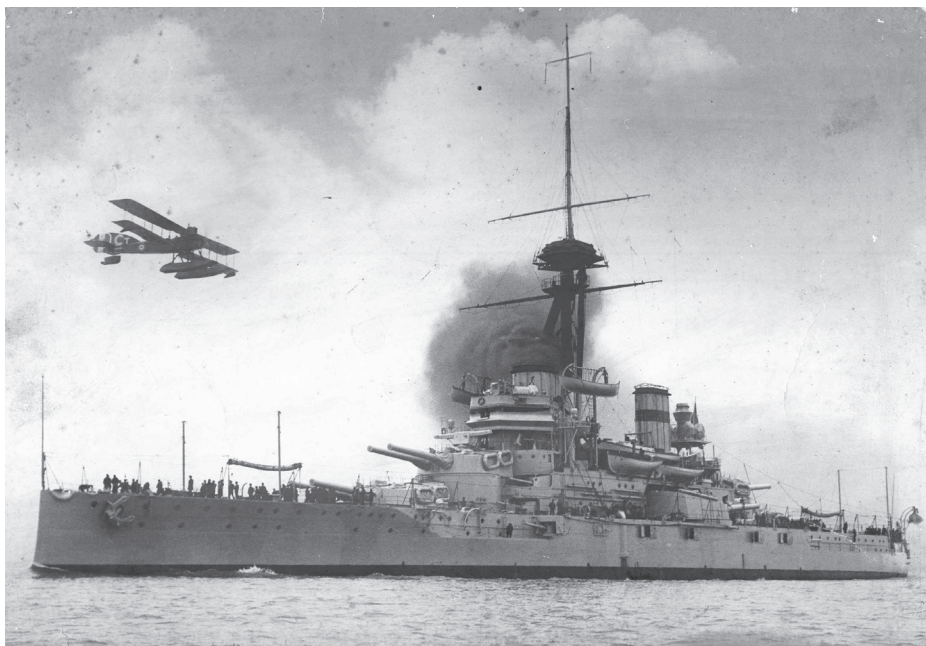
67 A.R. (org). Revista de Revistas. *Revista Marítima Brasileira*, Anno 50, n. 8, p. 1.726.

68 A.R. (org). Revista de Revistas. *Revista Marítima Brasileira*, Anno 51, n. 3-4, 1941, pp. 3.287-3.306.

69 CPDOC/FGV. Disponível em: <http://www.cpdoc.fgv.br>. Arquivo Getúlio Vargas, GV c 1939.06.16/1. *Apud*

Tempone, Victor. “O Brasil vai à guerra: a inserção brasileira em um conflito global”. Dissertação de mestrado apresentada em 2007, Uerj, p. 105.

70 DUARTE, Paulo Q. *Dias de Guerra no Atlântico Sul*. Rio de Janeiro: Bibliex, 1968.



Encouraçado *São Paulo* na Primeira Guerra Mundial



Força Expedicionária Brasileira (FEB) embarca em navios na Segunda Guerra Mundial



Caça-submarinos *Guajará* lança bombas de profundidade em 1944

um efetivo de meios navais, tais como: Caça-Submarino classe *G*, começando pelo *G1-Guaporé* e *G2-Gurupi*, e oito Caça-Submarinos classe *J* (*sub-chasers*) – *Javari*, *Jutai*, *Juruá*, *Juruema*, *Jaguara*, *Jaguaribe*, *Jacuí* e *Jundiá*.<sup>71</sup>

Também percebemos que o engajamento dos norte-americanos no conflito mundial, em dezembro de 1941, aumentou automaticamente as pressões por um alinhamento brasileiro. Para os EUA tornou-se essencial assegurar uma base militar na costa do Nordeste brasileiro que apoiasse suas operações no norte da África. Era de urgência também garantir o suprimento de uma variedade de materiais estratégicos brasileiros, em especial para fomento do processo industrial, como já mencionado anteriormente, do campo bélico, como alumínio, níquel, cobre, magnésio e quartzo, bem como a produção de borracha, por exemplo.<sup>72</sup>

Em publicação de julho de 1942, na seção Noticiário, vemos no quadro de notícias nacionais a publicação referente ao Departamento de Imprensa e Propaganda, “Inominável atentado contra o Brasil”. O texto informa aos leitores os afundamentos dos vapores *Baependi*, *Anibal Benévolo*, *Araraquara*, *Itagiba* e *Arará* por submarinos pertencentes a países do Eixo.<sup>73</sup> A *Revista Marítima Brasileira* faz, ainda, um adendo ao texto, dizendo que a bordo do *Baependi* seguia para o Nordeste do Brasil parte de unidade do Exército com efetivo

de praças. A publicação comenta também sobre os ataques às indefesas embarcações que estavam em circulação na costa do país, com transporte de passageiros e cargas de um estado para outro, e que foram abruptamente atacadas por submersíveis inimigos. O autor diz:

Nosso país, dentro de sua tradição, não se atemoriza diante de tais brutalidades, e o Governo examina quais as medidas a tomar em face do ocorrido. Deve o povo manter-se calmo, confiante na certeza de que não ficarão impunes os crimes praticados contra a vida e os bens brasileiros.<sup>74</sup>

Essa movimentação intensa no Atlântico Sul foi o maior perigo representado e motivo para o Brasil declarar guerra ao Eixo, pois o país dependia das rotas marítimas para importações e exportações essenciais à manutenção de sua economia<sup>75</sup>, sem falar no cerceamento das comunicações internas entre cidades brasileiras. A *Revista Marítima Brasileira* publicou, ainda em 1942, o texto “Fala o Ministro da Marinha”, no qual o Almirante Guilhem se dirige ao presidente do Brasil e comenta sobre o preparo da instituição diante dos acontecimentos recentes:

Os marinheiros do Brasil não esperaram que o inimigo viesse bater às suas portas para correr a seus postos:

71 MARTINS, Helio Leoncio; SALDANHA DA GAMA, Artur Oscar. “A Marinha na Segunda Guerra Mundial”. In: *Historia Naval Marítima Brasileira*, volume 5, Tomo II. Serviço de Documentação Geral da Marinha: Rio de Janeiro, 2006, p. 303.

72 MOURA, Gerson. *Autonomia na dependência: A política externa brasileira de 1935 a 1942*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1980, p. 115.

73 ANÔNIMO. Noticiário. “Inominável atentado contra o Brasil”. *Revista Marítima Brasileira*, Anno 53, n. 1-2, 1942, pp. 223-224.

74 Idem, 226.

75 ALVES, Vágner Camilo. *O Brasil e a Segunda Guerra Mundial: a história de um envolvimento forçado*. Rio de Janeiro: Ed. PUC-Rio, 2002.

– muito antes que as nuvens de borrasca chegassem a este lado do Atlântico, já os navios da Armada percorriam a costa do nordeste vigilantes e dispostos a enfrentar as agressões externas, e desde os primeiros dias deste ano a gente da Marinha, manteve-se na vida árdua de patrulha no mar, animosa e devotada, sem que disso se apercebessem os nossos patrícios. É que a Marinha, Sr Presidente, cumpre o seu dever em silêncio e é nesta discrição, que herdamos dos nossos heróicos antepassados, que reside a nossa maior glória, a glória do bem à pátria.<sup>76</sup>

A entrada brasileira na guerra acontece, pois, dentre diversos fatores, houve incidentes de ataques e destruição a navios mercantes brasileiros na costa nacional, que são atribuídos a submarinos oriundos do Eixo<sup>77</sup>, o que gera uma iminente progressão na tensão e rompimento das relações diplomáticas entre os países envolvidos.

Além desta situação, a entrada dos Estados Unidos na guerra<sup>78</sup> foi significativa no que tange ao envolvimento dos países da América Latina, a partir do qual os submarinos alemães passam a atuar no Atlântico Sul e começam a estratégia de ataque a navios até então dados como neutros na guerra. Passaram a se intensificar as ações no Atlântico, e novos meios navais foram se incorporando, além da utilização de bases adquiridas por norte-americanos situadas nas ilhas

atlânticas, elementos fundamentais para a estratégia aliada de vigilância das rotas comerciais.

Paulo de Queiroz Duarte diz que as ações no Atlântico passaram a se intensificar, mas a Marinha do Brasil não estava ainda preparada para o enfrentamento de submarinos no que se refere a conhecimentos, equipamentos e armamentos. Entretanto, devido à posição estratégica geográfica favorável, principalmente no Nordeste do país, o Brasil passou por um programa de renovação de sua esquadra e por um treinamento de seus homens para táticas antissubmarinas<sup>79</sup> para auxílio ao governo norte-americano na defesa do Hemisfério Sul. Os Estados Unidos instalaram bases e centros de treinamento, como os Centros de Instrução de Guerra Antissubmarino (Cigas), no Recife e em Natal. No Nordeste brasileiro foi criada a Força Naval do Nordeste, contando com uma frota mista de embarcações, com cruzadores, caça-submarinos e contratorpedeiros de escolta (CTE), entre outras embarcações, para cumprir com as funções militares nas missões da Marinha no cenário da guerra, ao longo do litoral brasileiro<sup>80</sup>, contribuindo para que a navegação dos Aliados no Atlântico Sul fosse assegurada, além de barrar qualquer investida dos submarinos e das trocas de materiais vitais para a economia interna e, claro, armamentos entre Alemanha e Japão.

Como observado pelo Almirante Arthur Saldanha da Gama, em levantamento das ações da Marinha brasileira durante

76 ANÔNIMO. Noticiário. Fala o Ministro da Marinha. *Revista Marítima Brasileira*, Ano 53, n. 4, 1942, p. 518.

77 Um dos maiores ataques foi a série de navios mercantes torpedeados pelo submarino *U-507*, que somou mais de 600 perdas de brasileiros.

78 No dia 7 de dezembro de 1941, o Japão bombardeou a base norte-americana de Pearl Harbor, localizada no Havaí, destruindo aviões e navios. Foi então declarada a guerra por parte dos Estados Unidos ao Japão e, posteriormente, à Alemanha e Itália.

79 DUARTE, Paulo de Queiroz. *Dias de Guerra no Atlântico Sul*. Bibliex, 1968, p. 141.

80 DUARTE, Paulo de Queiroz. *Dias de Guerra no Atlântico Sul*. Bibliex, 1968, p. 146.

a guerra, escrito em conjunto com o Almirante Helio Leoncio, “os comboios eram basicamente trens de suprimentos que iam pelo mar”<sup>81</sup>, assim os navios a serem protegidos seguiam em formação, sendo escoltados pelos navios de guerra localizados em posições estratégicas, junto a patrulhas de aviões fazendo a vigilância das rotas<sup>82</sup>.

Desse modo, além de força naval antissubmarinos, foi necessário instruir e adestrar as equipes que iriam operar e utilizar equipamentos específicos do combate naval daquele momento, como sonares, foguetes e bombas de profundidade. Os sargentos ficaram encarregados do controle da utilização dos sonares, a fim de detectar e lançar ataques visando neutralizar as ameaças submarinas, ao passo que, aos oficiais, seriam impostos os encargos de análise dos registros dos contatos, a identificação dos submersíveis inimigos e a condução das respostas ofensivas e situações de confronto. Após o adestramento do elemento humano ser conduzido por experiências nos centros de treinamentos norte-americanos e os então criados no Brasil, a falta de experiência da Marinha brasileira na guerra antissubmarina estaria, ou deveria estar, minimamente suprida.

Os acordos com os Estados Unidos ainda proporcionaram uma incorporação de efetivo bélico naval, substancial para a Marinha do Brasil, como na vinda de vários navios de guerra já preparados para o tipo de combate submarino, principal ameaça para o litoral, as missões

do Atlântico. Com a atuação brasileira nos comboios de navios mercantes, a Marinha chegou a um número de mais de 3 mil navios comboiados, sendo mais de mil norte-americanos e outros de países aliados ao Brasil<sup>83</sup>. Outras missões de grande importância para o esforço de guerra executadas pela Marinha do Brasil foram as de participação da escolta da Força Expedicionária Brasileira (FEB), que se dirigia rumo à Europa para atuar principalmente em território italiano, em auxílio às tropas terrestres aliadas no avanço dos Aliados por solo europeu. Além disso, a Marinha do Brasil é creditada pela atuação em salvamentos, ocorridos ao longo da guerra, de navios de nacionalidade aliada e socorro aos aviões que faziam as rotas vinda da África, passando pelos ataques inimigos.<sup>84</sup>

Em julho de 1944, a *Revista Marítima Brasileira* publicou uma série de pequenos artigos, em uma seção criada no ano anterior, a Respiga, que reunia publicações sobre um mesmo assunto em formatos de crônicas, narrações ou artigos propriamente ditos. No referido caso, tratava-se da participação da Marinha do Brasil na Segunda Guerra Mundial, em concordância com o cenário aliado. O primeiro publicado, “O Brasil na guerra”, trazia comentários sobre a atuação conjunta de Brasil-EUA e a efetividade de atividades no patrulhamento das linhas marítimas do Atlântico Sul, para manutenção da segurança das rotas comerciais. Sobre o posicionamento da Marinha brasileira:

81 GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Helio Leoncio. “A Marinha na Segunda Guerra Mundial”. In: *História Naval Brasileira*. Ministério da Marinha, Serviço de Documentação Geral da Marinha, v. 5, tomo II. Rio de Janeiro, 1985, p. 331.

82 GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; MARTINS, Helio Leoncio. “A Marinha na Segunda Guerra Mundial”. In: *História Naval Brasileira*. Ministério da Marinha, Serviço de Documentação Geral da Marinha, v. 5, tomo II. Rio de Janeiro, 1985, p. 369.

83 Idem, pp. 269-274.

84 Idem, p. 374.

O Almirante Jonas Ingram afirmou que o decréscimo de efetivos das forças norte-americanas, nesta parte do Atlântico, foi tornado possível graças ao concurso da Marinha de guerra do Brasil. A cada unidade naval brasileira que entra em operação, uma unidade norte-americana correspondente é retirada para operar em qualquer outro ponto. Quer isto dizer que a nossa esquadra está participando efetivamente da luta que se trava no Hemisfério contra os corsários eixistas. Alias, a ameaça submarina alemã está definitivamente controlada.<sup>85</sup>

É interessante notar também que os responsáveis editoriais pela *Revista Marítima Brasileira* pareciam, ao longo da década de 1940, se valer das seções do periódico para publicar informes de outras revistas e meios de divulgação, nacionais ou internacionais, que

celebrassem e engrandecessem os feitos e participações no cenário de guerra, por parte da Marinha do Brasil.

Começamos a perceber na *RMB* o que parece ser um sentimento de que houve uma falta de valorização nacional dos esforços militares navais de proteção litorânea, além de uma subjugação das missões conjuntas com os Estados Unidos, tendo os principais periódicos dado maior enfoque à contribuição da FEB no teatro de operações na Itália. Sobre este assunto, na mesma edição de 1944, vemos a publica-

ção “O Esforço Direto e Efetivo do Brasil na Guerra”, composta de uma transcrição da carta do Capitão de Fragata Gerson de Macedo Soares, chefe do Estado-Maior da Força Naval do Nordeste, endereçada como resposta à fala do embaixador britânico, Donald St. Clair Gainer, proferida a um periódico nacional não identificado que se referiu ao esforço de guerra brasileiro como sendo as ações que a força expedicionária faria ao desembarcar em solo europeu e agradecendo ao país por esta que seria a participação direta e efetiva do Brasil na guerra. O Comandante Gerson, então, transparece sua opinião sobre a fala do embaixador, considerada injusta por ele:

**Na década de 1940, as seções da *RMB* publicavam informes, nacionais ou internacionais, que celebrassem feitos da Marinha do Brasil no cenário de guerra**

Já se tornou hábito declarar-se *urbi et orbis* [“à cidade e ao mundo” – grifo nosso] que, com a próxima ida da força expedicionária brasileira para a Europa, é que o Brasil vai tomar parte *efetiva* ou *direta* na guerra. Ora, desde que esta

foi declarada entre nosso País e o Eixo, vêm a nossa Marinha de Guerra e a Força Área Brasileira tomando parte realmente *efetiva* e *direta* na guerra, em um dos teatros marítimos de suas numerosas operações, qual seja no Atlântico Sul, onde submarinos alemães e italianos agiram efetiva e tenazmente, afundando numerosos navios.

Nossas naves de guerra foram, desde o princípio, empregadas a fundo, nos duros serviços de escolta a comboio, em toda a costa do Brasil

85 ANÔNIMO. Respiga (org). *Revista Marítima Brasileira*, Ano 54, n. 1, 2 e 3, 1944, p. 207.

e até para o estrangeiro; de patrulha oceânica; de caça direta aos submarinos; de socorro a naufragos e navios torpedeados, e vários outros serviços da mesma espécie daqueles em que se empenhavam os navios de guerra americanos e ingleses nesta área de operações. Desde que se declarou a nossa guerra (...) não se passou um só dia, fosse qual fosse o tempo, em que pelo menos um navio de guerra brasileiro não estivesse, no mar em serviço efetivo na guerra.

Nas numerosíssimas operações de comboios por exemplo, dezenas e dezenas de navios mercantes ingleses, representando centenas de milhares de toneladas, foram escoltados, com toda segurança, por navios de guerra brasileiros exclusivamente ou em conjunto com navios norte-americanos, em águas em que a guerra era efetiva, pois o inimigo a infestava e seus submarinos afundavam numerosos navios.<sup>86</sup>

A Missão Brasileira no Atlântico Sul estava concentrada em operações de proteção das linhas de comunicações, principais alvos dos submarinos alemães, utilizando comboios de embarcações militares, antissubmarinas, para a escolta dos navios mercantes de nacionalidades aliadas, tornando-se assim a maior atuação da Marinha brasileira na Batalha do Atlântico<sup>87</sup>. Além dos navios, aviões patrulhavam adiante das rotas percorridas, atacando os submarinos avistados ou, pelo menos, fazendo-os mergulhar e perder suas possibilidades ofensivas. Outra considerável participação da força

naval brasileira foi a operação da Marinha brasileira de patrulhamento do litoral e bloqueio dos suprimentos alemães provenientes do Oriente, onde uma das esquadras da Marinha participou da tarefa realizando patrulhas e escoltas oceânicas até o final definitivo do confronto, em 1945, que marca o próprio fim da campanha militar no Atlântico.<sup>88</sup>

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo de nossa explanação, buscamos fomentar a compreensão do envolvimento naval militar brasileiro nas duas grandes guerras mundiais pela perspectiva de uma fonte periódica que se desenvolveu no Brasil e viu o país, o mundo e a própria Marinha de Guerra se desenvolver junto a ela: a *Revista Marítima Brasileira*. A revista, além de fazer parte de um projeto de inserção da instituição militar Marinha do Brasil na produção de uma particular imprensa periódica do século XIX, nos dá as ferramentas necessárias para analisar o entendimento, por parte dos oficiais da Marinha, de sua própria realidade intelectual, de interesses políticos do país, da produtividade industrial brasileira e do avanço tecnológico, bem como para se compreender, inserida em um processo natural de desenvolvimento, a arte da guerra, fomentada pelo surgimento de novas formas e cenários militares ao longo da virada para o século XX e no desenrolar dos grandes confrontos mundiais que ocorreriam.

Nosso propósito foi o de demonstrar que os responsáveis editoriais pelas publicações, produções de artigos e informes

86 ANÔNIMO. Respiga (org). *Revista Marítima Brasileira*, Ano 54, n. 1, 2 e 3, 1944, pp. 208-210.

87 MINISTÉRIO DA MARINHA. *História da Marinha Mercante Brasileira*. Ministério da Marinha, Serviço de Documentação Geral da Marinha, v. 1, Rio de Janeiro, 2005, p. 369.

88 MINISTÉRIO DA MARINHA. *História da Marinha Mercante Brasileira*. Ministério da Marinha, Serviço de Documentação Geral da Marinha, v. 1, Rio de Janeiro, 2005, pp. 389-392.

do periódico podem ter contribuído com a fomentação de um discurso institucional da Marinha do Brasil que definiu uma identidade de si, ou seja, os redatores dos periódicos buscaram, através do tempo, definir o próprio entendimento de pertencimento como militar na Marinha do Brasil, em um período em que tanto a instituição militar quanto o próprio Estado brasileiro estavam, ainda, em definição. A existência da imprensa periódica militar internacional era percebida pelos redatores dos periódicos brasileiros, pois inúmeras referências foram registradas nesta pesquisa. Há todo um processo de divulgação de informação, oriundo de periódicos militares internacionais, que contribuíram para a construção do entendimento da realidade militar mundial, com seus avanços e atualizações.

Portanto, nossa pesquisa se configurou na busca por entender que os textos da *RMB* continham determinados objetivos particulares referentes a seus produtores editoriais, como os de instruir o público-alvo, prioritariamente militares oficiais, acerca de assuntos particulares ao mundo naval e técnico-militar e de se perceber a Marinha do Brasil como uma instituição inserida no processo de mudanças ao longo da história política internacional e os desdobramentos que tais modificações causaram no processo de compreensão da missão da força para com sua nação e na conjuntura de alianças internacionais e defesa de interesses correlatos.

Conseguimos observar assim que, por estar em atividade desde o século XIX, a *Revista Marítima Brasileira* se mostra uma fonte interessante de análise da percepção dos oficiais da Marinha para o determinado contexto cronológico deste artigo. As publicações de informes e transcrições de notícias de periódicos nacionais e internacionais serviram como

base para se construir um entendimento militar próprio das ações proferidas pela Marinha do Brasil nas guerras mundiais e nos períodos entre elas.

Na Primeira Guerra Mundial, o conflito que eclodiu na Europa em julho de 1914, em seu início, nada dizia respeito ao Brasil, em vista do distanciamento geográfico e por razões referentes à situação sociopolítica e às crises econômicas e financeiras pelas quais passava o país, quando as preocupações estratégicas nacionais se voltavam prioritariamente para território nacional. Porém a intelectualidade e as elites políticas brasileiras logo se envolveram em assuntos correlatos aos desdobramentos que levaram à eclosão da guerra da Europa.

Percebemos, com base na *RMB*, o surgimento de publicações que visavam promover debates sobre a situação política e militar que levaram os conflitos internos da Europa a um patamar globalizado, ou quase isso, e uma tendência particular da Marinha do Brasil em entender os avanços proferidos por forças militares envolvidas na guerra, favorecendo sempre a causa aliada, pressionados diplomaticamente por Inglaterra e França. O Brasil acaba inserido neste contexto internacional, pois o café, principal produto de exportação do país, sofreu restrições por parte dos Aliados, gerando o aumento de seu preço no mercado internacional. Além disso, o ingresso dos Estados Unidos na guerra, para assegurar o pagamento de vendas e empréstimos feitos aos Aliados, deixava nítido o lado que se sobressairia ao final do confronto, e o governo brasileiro declarou a intenção de estreitar a aproximação com os norte-americanos.

O envio de forças brasileiras para combater em território estrangeiro, conforme visto em publicações do periódico

pesquisado, se daria em defesa da Pátria contra a agressão externa e auxílio às forças aliadas. Os benefícios de maior alcance auferidos com a participação do Brasil na Grande Guerra, principalmente no que se refere à efetiva missão de patrulhamento protagonizado pela DNOG na África, foram, entre outros: o ganho de experiência militar, mesmo que tardia e ainda de forma básica, sobre as novas formas de combate que surgiram com os avanços dos meios bélicos e navais; a experiência diplomática por ter se envolvido mais diretamente no jogo de poder das grandes potências, o que levou o Brasil a participar, ainda que com restrições, das Conferências de Paz; o interesse no processo de industrialização do país; o alerta para se pensar em investimentos para o fomento de estratégias de proteção e defesa de interesses nacionais; e a ocasião do contato com outras forças armadas aliadas, que gerou missões militares estrangeiras no Brasil, a fim de auxiliar no processo necessário de reorganização administrativa da Marinha do Brasil e das Forças Armadas como um todo.

Em sua participação na Segunda Guerra Mundial, podemos notar, pelos informes da *Revista Marítima Brasileira*, a busca por modernização da Marinha brasileira, tanto no período anterior à entrada do Brasil na guerra quanto ao longo de sua progressão até a declaração oficial do Estado de Guerra, em que se apresentaram características singulares em relação à modernização das Marinhas das potências militares da Europa.

A causa principal de se prevalecerem informações acerca, principalmente, de uma aproximação com os Estados Unidos se dá pela dependência do Brasil da tecnologia bélica utilizada pelas grandes potências, especialmente os Estados Unidos, exemplo para os oficiais brasileiros,

o que colocava a importação de navios e a necessidade de adestramento do material humano como os principais desejos da Marinha do Brasil. A Marinha iniciou a Segunda Guerra Mundial com uma frota considerada obsoleta, fragilizada pelo rápido avanço tecnológico do período entre as duas guerras mundiais e incapaz de defender os interesses nacionais e suas divisas litorâneas.

Programas navais foram uma preocupação bastante particular observada nas publicações dos diversos diretores que assumiram a redação da *RMB*. Ainda que em dado momento um programa naval estivesse em execução, com materiais fornecidos principalmente por estaleiros europeus, ele não previa a incorporação de tecnologias avançadas para a época ou equipamento antissubmarino, de extrema importância para o cenário que se instaurou na guerra marítima, com a incursão de submarinos no Atlântico.

A preocupação em defender o Atlântico Sul, participando de missões ativas durante a chamada Batalha do Atlântico, colocou a Marinha do Brasil numa perspectiva de avanço em se entender como força militar global e não mais apenas regional. A *RMB* contribuiu neste cenário fomentando o imaginário e construindo, por meio de suas publicações, o percurso tomado pelas decisões políticas e militares dos chefes de comando do Brasil e dos Estados Unidos, bem como nutrindo sentimento de patriotismo por parte da instituição e de orgulho das ações praticadas ao longo da guerra.

Entendemos, assim, que a revista serviu como instrumento institucional, que refletia as colocações de seus redatores e diretores, bem como as da própria instituição, que, em seu entendimento, tinha uma importante função para o país. Portanto, esperamos que nosso texto contribua para

a renovação do olhar historiográfico sobre a utilização de periódicos militares como fonte de pesquisa das instituições militares que os produzem, a própria natureza

da produção de imprensa militar e da intelectualidade do seu corpo editorial e o papel que a Marinha do Brasil assumiu nas duas guerras mundiais do século XX.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ADMINISTRAÇÃO>; Publicação Editorial; Revista; Revista Marítima;

<ARTES MILITARES>; Guerra;

<FORÇAS ARMADAS>; Marinha de Guerra;

<PSICOSSOCIAL>; Imprensa;

<GUERRAS>; Primeira Guerra Mundial; Segunda Guerra Mundial;

<HISTÓRIA>; História; História da Guerra; História Marítima; Missão Naval Americana;

# A ECONOMIA DE GUERRA\*

**ROBERTO DE OLIVEIRA CAMPOS\*\***  
Economista

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Os grandes dilemas  
A Teoria do Ponto Crítico  
O Ponto Crítico como percentagem do PNB  
A oportunidade do tema  
O armamentismo e o índice de atividade econômica  
As missões do “estabelecimento” militar  
Os vários tipos de economia de guerra  
O financiamento da guerra  
As falácias sobre o financiamento de guerra  
A velha controvérsia das “reparações”  
O superfinanciamento  
Desmobilização e reconversão  
A agradável surpresa  
A “civilianização” dos militares

---

\* N.R.: Conferência realizada na Escola de Guerra Naval (EGN), em 4 de maio de 1973.

\*\* Também professor, escritor, diplomata e político. Formou-se em Filosofia e Teologia em seminários católicos de Minas Gerais. Seguindo depois a carreira de diplomata, foi nomeado cônsul em Washington (EUA), onde formou-se em Economia pela Universidade George Washington. Pós-graduado em Economia pela Universidade de Colúmbia. Fez parte da assessoria econômica do Presidente Getúlio Vargas, sendo um dos idealizadores da Petrobras. Foi um dos presidentes do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) no Governo Juscelino Kubitschek e ministro do Planejamento durante o governo de Castelo Branco. Em 1982, foi eleito senador pelo seu estado natal, Mato Grosso, e, em 1990 e 1994, deputado federal pelo Rio de Janeiro. Em 1999, assumiu cadeira de imortal na Academia Brasileira de Letras. Faleceu em 9 de outubro de 2001, no Rio de Janeiro.

## INTRODUÇÃO

O tópico que me foi designado, “A economia de guerra”, abarca dois dos elementos básicos da estratégia: a economia e o poder militar. É que, conforme nos ensinou um militar *double* de diplomata, o General James Gavin, nesta era pós-nuclear são quatro os componentes da “estratégia”, definida como a maneira pela qual uma nação aplica seu poder para manter sua existência no mundo. Esses elementos são: a economia, a ciência e tecnologia, as ideias e o poder militar. A relevância fundamental da economia e do poder militar para a estratégia é um “óbvio ululante”, como dizia um dos nossos cronistas. Menos óbvia, sem ser menos importante, é a contribuição dos dois outros fatores: ciência e tecnologia, de um lado, e ideias, do outro. A ciência e a tecnologia são determinantes fundamentais não só de inovações em sistemas de armamento, como no exemplo do

poder nuclear, mas também de dilatação de fronteiras, como no caso da exploração espacial ou da exploração submarina.

Em termos de consequências especificamente militares, o exemplo de Israel, país com bom nível científico-tecnológico diante dos árabes, indica que a capacidade técnica de manipular e inovar compensa, às vezes, inferioridade quantitativa, e até mesmo qualitativa, de armamentos. Quanto à importância estratégica das ideias, como elemento de motivação, é, por sua vez, documentada pelo conflito do Vietnã, em que a intensa motivação ideológica dos vietcongs e norte-vietnamitas

logrou neutralizar a superioridade instrumental do Vietnã do Sul, beneficiário do apoio aéreo e logístico norte-americano. Confinar-me-ei, porém, nesta disquisição aos problemas de economia de guerra, ou seja, a inter-relação do poder econômico com o poder militar. Abordarei, inicialmente, dois aspectos: os grandes dilemas e a Teoria do Ponto Crítico.

## OS GRANDES DILEMAS

Em conferência, há alguns anos, na Escola Superior de Guerra, tive ocasião de explicitar alguns dilemas, derivados do fato de que o poder econômico e o poder militar são círculos concêntricos: aquele mais amplo e este mais restrito. O poder

econômico consiste em mobilizar recursos materiais e humanos para a produção de satisfações para a sociedade. O poder militar mobiliza esses mesmos recursos para garantir à sociedade capacidade de coerção, permitindo,

interna e externamente, a consecução de objetivos nacionais.

Os dilemas que se colocam são três. O primeiro, que chamarei de “dilema dos canhões e da manteiga”, é a competição no uso de recursos entre os objetivos de consumo e bem-estar, de um lado, e os objetivos de investimento militar, de outro. Um segundo dilema é o “da bala e do parafuso” e resulta da competição, na utilização de recursos, entre o investimento diretamente produtivo, capaz de gerar bens, serviços e equipamentos diretamente utilizáveis pela comunidade, e o investimento militar, cujo produto não

**O poder militar mobiliza recursos para garantir capacidade de coerção, permitindo, interna e externamente, a consecução de objetivos nacionais**

é consumptível. O terceiro, finalmente, é o “dilema da aranha e do bicho da seda”, resultante do fato de que o exagero na aquisição imediata de instrumentos de segurança e guerra pode diminuir a capacidade de produzir autonomamente estes mesmos equipamentos amanhã. Em outras palavras, as despesas armamentistas podem diminuir os recursos disponíveis para a industrialização.

Todas as sociedades têm que conviver com estes vários dilemas, pois que necessitam, ao mesmo tempo, dos dois produtos: o bem-estar econômico e social, que é função, principalmente, do desenvolvimento econômico; e a segurança, que é função não exclusiva, porém predominante, do poder militar. A arte política do desenvolvimento consiste, então, em dosar prudentemente esses ingredientes. Isso nos leva à teoria que chamarei “do Ponto Crítico”.

## A TEORIA DO PONTO CRÍTICO

Existe um ponto crítico abaixo do qual a sociedade pode ter dificuldade em realizar seus objetivos nacionais, seja por ser incapaz de manter a disciplina interna, seja por estar demasiado exposta a pressões externas. Pode também preferir situar-se abaixo do ponto crítico das despesas de segurança, a fim de concentrar todos os recursos no desenvolvimento econômico e na promoção de programas de bem-estar social. Acima do ponto crítico, o dispêndio de segurança pode subtrair recursos necessários ao esforço de educação e saúde, à industrialização e à criação da infraestrutura; no plano financeiro, pode também gerar pressões inflacionárias internas e/ou provocar desequilíbrio no balanço de pagamentos pela importação de equipamentos militares.

A existência do ponto crítico faz com que seja necessário atentarmos continuamente para técnicas de barateamento do investimento militar. Os métodos de barateamento dos fatores de defesa podem estar no plano econômico, cultural ou político. No plano econômico, a receita adequada é a ênfase sobre investimentos de natureza bivalente, ou seja, de utilização mista, civil e militar, como os investimentos em comunicações e transportes; no plano cultural, a ênfase sobre educação e tecnologia, que são naturalmente bivalentes, servindo tanto ao aparelho militar como ao civil; no plano político, as alianças militares com outros países, para diminuir os ônus de defesa; e, finalmente, a utilização múltipla do material humano, para tarefas militares de um lado e civis de outro, como alfabetização, construção de obras pública etc.

## O PONTO CRÍTICO COMO PERCENTAGEM DO PNB

A determinação do ponto crítico das despesas de segurança não é algo generalizável, dependendo das circunstâncias de cada país: primeiramente, de sua vulnerabilidade a pressões externas; em segundo lugar, da existência ou não de recursos ociosos; terceiro, do nível de desenvolvimento já alcançado.

Empiricamente, se poderia definir como ponto crítico para um país em desenvolvimento um dispêndio de segurança da ordem de 1 a 2% do Produto Nacional Bruto (PNB), e não mais. Um por cento foi, historicamente, a cota de dispêndio de segurança dos Estados Unidos quase até a Segunda Guerra Mundial, excetuados, naturalmente, períodos esparsos de conflito ativo. É hoje a cota que o Japão, desarmado, está praticando; e a modicidade dessas

despesas de segurança é certamente parte da explicação do seu enorme avanço econômico após a reconstrução, como é também explicação parcial do progresso econômico alemão, comparativamente a outros países (ou, pelo menos até recentemente, de vez que a Alemanha começa agora a enfrentar despesas armamentistas algo mais pesadas).

Os países desenvolvidos enfrentam hoje despesas bem maiores que o “ponto crítico” aplicável aos países subdesenvolvidos. Nos Estados Unidos, o dispêndio de segurança é hoje da ordem de 7,5%; na União Soviética, entre 10 e 12%, conquanto a mensuração seja ali algo mais difícil, de vez que o dispêndio visível é da ordem de 8 a 9%, mas há também um dispêndio invisível, porquanto a União Soviética costuma ocultar parte de seus dispêndios armamentistas sob a rubrica de verbas científicas. Na França e na Inglaterra, a cota está entre 5 e 6% do Produto Nacional Bruto.

No Brasil, as despesas de segurança devem orçar em cerca de 2% do PNB, algo acima da taxa desejável para um país em desenvolvimento, mas sem grave exagero. O cálculo de nosso dispêndio em segurança é um pouco mais complicado do que parece. De um lado, algumas despesas, como as de controle de voo e proteção da Marinha Mercante, são nitidamente civis, ainda que figurem nos orçamentos militares. Do mesmo modo, o treinamento técnico de militares em engenharia, administração, comunicações e transporte é também uma contribuição à atividade civil e produtiva. E a Marinha deve saber bem disso, porque sofre de um grave *brain drain* de pessoal treinado, que se orienta para a vida civil, mas cujo treinamento foi computado como despesa militar. De outro lado, parte das despesas de aposentadoria dos inativos não figura

nos orçamentos militares, e sim no orçamento civil do Ministério da Fazenda.

O importante para nós, a esta altura, é criar-se uma doutrina sobre o ponto crítico. Já foi feita, aliás, uma tentativa em 1965, ao se oferecer ao governo algumas opções bem definidas. A primeira, mais austera, e aliás irrealista, seria congelar-se o orçamento militar, em termos nominais, o que significaria diminuí-lo, em termos relativos, na proporção da erosão inflacionária das verbas. A outra alternativa seria manter o dispêndio estável, em termos reais, isto é, reajustar as verbas exclusivamente para compensar a inflação, o que implicaria diminuir a proporção ou a participação do dispêndio militar no Produto Nacional Bruto em ascensão. A terceira alternativa seria aumentar o dispêndio militar estritamente em função do crescimento do PNB, isto é, manter estável a participação militar como fração deste. A alternativa final, absolutamente inaceitável, seria aumentar o dispêndio nacional mais do que em proporção ao crescimento do Produto Nacional Bruto, coisa que vários países latino-americanos têm feito, com resultados absolutamente negativos, em termos de desenvolvimento imediato e mesmo em termos de poder militar futuro, porque o poder militar futuro depende do ritmo de industrialização e desenvolvimento.

Dessas diversas soluções, a primeira seria irrealista; a última, absolutamente inaceitável. Digo que a primeira seria irrealista particularmente no contexto de uma situação internacional incerta e uma situação continental assaz conturbada. A quarta, como já disse, seria inaceitável por detrimientos para o desenvolvimento econômico. A terceira seria, a meu ver, exageradamente generosa, pois, às presentes taxas aceleradas de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB), teria-

mos uma expansão demasiado rápido do mecanismo militar, quando essa folga, idealmente, deveria ser reservada para melhoria do padrão de vida e aceleração da industrialização. A teoria mais lógica seria a baseada na segunda alternativa, a saber, manter-se estável o dispêndio militar, em termos reais, corrigindo as verbas na proporção da inflação, mas evitando fazê-las crescer proporcionalmente ao PIB, de vez que são vastas as necessidades de investimento econômico na industrialização e de investimento social na educação, habitação e nutrição do povo.

## A OPORTUNIDADE DO TEMA

O tema do limiar crítico é de candente oportunidade, particularmente a partir da ótica dos países em desenvolvimento. É que, no atual momento, as despesas armamentistas das superpotências tendem a se estabilizar, senão mesmo a declinar, enquanto continua ascendente o dispêndio dos países subdesenvolvidos, mormente das nações novas da África, Oriente Médio e Ásia, que veem na aquisição dos meios de violência sua libertação contra a violência alheia. No caso dos Estados Unidos, as despesas de segurança, que haviam atingido cerca de 48% do PNB ao fim da Segunda Guerra Mundial, declinaram rapidamente no pós-guerra, ascendendo temporariamente a 12% durante a Guerra da Coreia, para situar-se agora num nível de 7,5%, a despeito das ásperas demandas recentes da Guerra do Vietnã. Com a solução do conflito vietnamita, essa proporção tenderá ainda a declinar, a despeito de que parte da economia da Guerra do Vietnã será consumida na profissionalização das Forças Armadas, isto é, na eliminação do recrutamento e conscrição e sua substituição por um exército profissional. Na União Soviética,

o dispêndio armamentista vem se situando mais ou menos estável num nível de 10 a 12% do Produto Nacional Bruto.

Como é sabido, nos Estados Unidos, as aspirações de domínio nuclear são cada vez mais modestas. Anteriormente, tinha-se como indispensável à segurança nacional manter-se clara superioridade nuclear em relação à União Soviética. Depois aceitou-se a ideia de paridade nuclear, e hoje já se fala apenas em suficiência nuclear, a saber, capacidade dissuasória suficiente. Caso se materializem as perspectivas de *détente* na Conferência sobre a Redução Mútua e Balanceada de Forças, é possível que assistamos a uma parada na corrida armamentista nuclear das superpotências, conquanto os esforços de nuclearização da França, da China e, possivelmente, da Índia continuem a aumentar os riscos de proliferação nuclear.

O panorama é mais melancólico no tocante aos países em desenvolvimento, cuja vasta maioria está em fase de crescente armamentismo. Para as nações novas da África, o investimento militar é forma de afirmação da independência recém-conquistada. No Oriente Médio, o conflito entre Israel e os países árabes canaliza vastas somas para os orçamentos militares, sendo que, em Israel, mais de 40% do orçamento e cerca de 25% do PIB, e, no Egito, quase toda a receita cambial é empenhada no orçamento de defesa. Na Ásia, o elemento estimulante do armamentismo era, até recentemente, o conflito vietnamita, mas existem também o receio generalizado do imperialismo chinês e a excitação armamentista resultante da inimizade entre Índia e Paquistão.

Na América Latina, onde a urgência do desenvolvimento econômico e a ausência de conflitos internacionais tornariam natural maior prudência em investimentos militares, as faúlhas do conflito ideológico

em suas manifestações de terrorismo urbano e contestação subversiva reforçaram as pretensões do *establishment* militar a uma alocação maior dos recursos orçamentários e cambiais. Na maior parte das vezes, a resposta é desproporcional ao desafio, de vez que o equipamento comprado em obediência a anseios de modernização – aviões supersônicos e balísticos navais – não é, provavelmente, ajustado ao tipo de desafio existente, a saber, a contestação subversiva de tipo interno, que exigiria sobretudo pequenas unidades de grande mobilidade e poder de fogo intenso, mas convencional.

Segundo parece, a propensão armamentista dos países em desenvolvimento independe de sua atitude e postura em matéria de organização política. Existe armamentismo tanto na China comunista como no Egito e em Cuba socialistas, na Tailândia capitalista e no Peru social-militarista. Repontando, como reponta, em diferentes países de diferentes ideologias e em distintas fases de desenvolvimento, a propensão armamentista não é explicável em termos de motivações econômicas. Tradicionalmente, é verdade, se procurava explicar o armamentismo como “resultado de uma conjugação de interesses do complexo industrial-militar”, para usar a frase de Eisenhower, radicada em três fatores: a indústria bélica como fator de pleno emprego econômico, como estimulante do desenvolvimento tecnológico e como geradora de exportações necessárias ao balanço de pagamento. Entretanto o problema é menos simples do que poderia parecer.

## O ARMAMENTISMO E O NÍVEL DE ATIVIDADE ECONÔMICA

Sob o ponto de vista de manutenção de um alto nível de atividade econômica, o armamentismo é hoje desnecessário. Graças ao keynesianismo, conhecem-se várias técnicas de manipulação de despesas públicas e ativação do consumo privado, que possibilitariam manter pleno emprego, independentemente do nível de despesas de segurança, invalidando-se assim a teoria das esquerdas marxistas segundo a qual os países capitalistas necessitariam de armamentismo para atingir pleno emprego. Japão e Alemanha, por exemplo, com reduzido dispêndio de segurança, conseguiram ter no pós-guerra menos desemprego

e maior ritmo de crescimento do que os Estados Unidos e a Inglaterra, fortemente onerados por responsabilidades de defesa.

Haverá, por certo, gigantescos problemas na transição de uma economia armamentista para

uma economia pacífica, de vez que a demanda militar absorve recursos de natureza muito especializada, de uma demanda maciça e sob inteiro controle governamental, concentrada habitualmente em alguns poucos estabelecimentos fabris. Mas não há dúvida de que, mesmo num país em que as despesas militares representam 7,5% do Produto Nacional Bruto e 10% da mão de obra empregada, como nos Estados Unidos de hoje, existem várias áreas de dispêndio público que poderiam preencher as brechas deixadas por despesas de segurança. Programas espaciais, por exemplo, investimentos na

**A propensão armamentista dos países em desenvolvimento independe de sua atitude e postura em matéria de organização política**

renovação e modernização urbana, educação, recreação, programas de combate à poluição e, mesmo, coisa que muito nos interessaria, programas de auxílio a países subdesenvolvidos. Nota-se, assim, que a teoria marxista, segundo a qual a economia norte-americana não poderia prescindir de um alto nível de dispêndio militar sem risco de colapso, não encontra nenhuma base factual.

Conforme faz notar um ex-assistente do secretário de Defesa McNamara, Abdam Yarmolinsky, num importante estudo denominado “The Military Establishment”, as taxas de desemprego nos Estados Unidos eram menores em 1964 e 1965, antes da escalada armamentista provocada pelo conflito do Vietnã, do que em 1967 e 1968, quando as despesas militares chegaram a alcançar quase 10% do Produto Nacional Bruto. A aplicação, em 1964, de técnicas keynesianas de redução de impostos para estimular o consumo e investimentos civis exerceu um efeito ativador muito superior, econômica e socialmente, ao que teriam os programas armamentistas. Estes são hoje, aliás, na sociedade americana, objeto de violenta contestação, em decorrência da prioridade social atribuída aos programas de combate à pobreza, à poluição e à deterioração urbana.

Já o segundo argumento, a saber, a contribuição positiva das despesas de segurança para o desenvolvimento tecnológico, é muito mais ponderável. A necessidade de constante inovação, a concentração em problemas específicos e a importância de conseguir resultados dramáticos fazem com que o dispêndio militar traga expressiva contribuição ao desenvolvimento tecnológico. É duvidoso que inventos como o motor a jato, o radar, os satélites de comunicação e vigilância e os raios laser experimentassem o espetacular desenvolvimento que tiveram se não

fossem os objetivos militares colimados. É sabido também que a engenharia nuclear se desenvolveu em função da produção de bombas atômicas, podendo a eletricidade civil termonuclear ser considerada simples subproduto.

As instituições militares têm sido também uma das principais fontes de financiamento da pesquisa econômica. Nos Estados Unidos, por exemplo, o Departamento de Defesa respondia, em 1964, por 10% do dispêndio governamental em apoio à pesquisa universitária, e por mais de 50% no tocante às ciências físicas. Esta percentagem declinou hoje para cerca de 30%, mas ainda assim é fundamental em alguns campos, como a eletrônica, a física dos estados sólidos, a física nuclear e a ciência de computadores.

Menos sujeitos à crítica e à verificação de custos e resultados, os orçamentos de defesa podem adotar atitudes mais ousadas que os orçamentos civis nesse lançamento de rápidos avanços tecnológicos em setores específicos. Resta saber, entretanto, se a contribuição do armamentismo para o desenvolvimento tecnológico é um preço demasiado a pagar pela subtração de recursos às atividades diretamente ligadas a bem-estar. Esta pergunta é tanto mais relevante quando surgem, mesmo nas sociedades mais avançadas, dramáticos protestos quanto à qualidade da vida, seja pela existência de bolsões residuais de pobreza, seja pela ameaça de poluição, seja pela deterioração urbana produzida pela massificação das megalópoles. Mas ainda há algumas outras distorções na pesquisa de inspiração militar. Ela tende a acentuar mais a pesquisa aplicada à busca de resultados imediatos, em desmedro da pesquisa pura. Cria-se uma tendenciosidade em favor das ciências físicas, comparativamente às biológicas e sociais. Geram-se instrumentos cruéis de destruição, como

o armamento nuclear, o napalm, a guerra bioquímica etc., sem aumento correlato no grau de sensibilidade social e política da sociedade, contraste que motivou a recente revolta universitária nos Estados Unidos contra a pesquisa acadêmica financiada pelo Departamento de Defesa. É o descompasso entre a Física e a Ética. E existem ainda vários temas tecnológicos a explorar que não necessitam de ulterior inspiração militar: a conquista espacial, por exemplo, a exploração submarina, economicamente tão promissora, e a biologia molecular, que pode desvendar o segredo da vida.

Um terceiro fator potencialmente justificativo do armamentismo (em termos estritamente econômicos, visto que não estamos considerando o ângulo ético-social) é a sua contribuição para o balanço de pagamentos dos países exportadores de artefatos bélicos. Os armamentos representam boa parcela do comércio mundial. Os quatro principais exportadores são os Estados Unidos, com vendas da ordem de aproximadamente US\$ 2 bilhões de dólares anuais; a União Soviética, com mais de metade dessa quantia; a França, com quase US\$ 1 bilhão; e a Inglaterra, com cerca de US\$ 400 milhões.

Sem negligenciar a importância dessa contribuição, cabe lembrar que as vantagens comerciais são, até certo ponto, ilusórias. Boa parcela do fornecimento de armas americanas é de doações ou financiamentos em termos concessionais, quase sem expectativa de pagamento, ou na esperança de uma recompensa puramente política. A União Soviética enfrenta o mesmo problema, parecendo improvável, por exemplo, que obtenha ressarcimento econômico de seus gigantescos investimentos militares no Egito, de mais de US\$ 3 bilhões. Trata-se de uma operação política de construção de uma área de in-

fluência, e não de uma operação rentável de exportação. No tocante à Inglaterra, entretanto, e sobretudo à França, a qual tem sido o mais bem-sucedido *marchant de canons* da atualidade, a contribuição positiva da exportação de armas para o balanço de pagamento é bastante mais pronunciada do que no caso das superpotências. Mas em hipótese alguma constituiria motivação adequada para um *boom* armamentista.

No caso brasileiro – e o Brasil é um país que necessita violentamente de promover exportações –, é lícito pensar que um esforço bem coordenado da indústria bélica poderia gerar uma contribuição positiva para o balanço de pagamento, enquanto persistir o desvario armamentista em alguns países da América Latina, do Oriente Médio e da África, que seriam mercados para nós acessíveis, de vez que não sofreremos as inibições das grandes potências, isto é, não temos programas ou vínculos políticos especiais que desaconselham exportações para certas áreas. Talvez um esforço de desenvolvimento da indústria de armamentos no Brasil poderia exercer dois efeitos positivos: baratear o suprimento interno e estimular exportações, beneficiando o balanço de pagamentos. Trata-se, entretanto, de uma decisão a ser encarada com bastante sobriedade.

## AS MISSÕES DO ESTABELECIMENTO MILITAR

Se as considerações que mencionei tornam aparentemente menos interessante do que poderia parecer o armamentismo como instrumento de ativação econômica nos países desenvolvidos, o problema é *a fortiori* muito mais sério nos países subdesenvolvidos, onde os recursos são menores e os problemas sociais muito mais prementes. Sob este aspecto, é de

reecer o deslanche recente de uma mini-corrída armamentista na América Latina, traduzida na compra de supersônicos e de equipamento naval extremamente sofisticado. Cabe recomendar moderação nesses programas. É que o desafio real da maioria dos nossos países é interno: contestação subversiva e guerrilha revolucionária, e o equipamento requerido e adequado bastante menos dispendioso e sofisticado – aviões de transporte, helicópteros, armas automáticas leves e veículos anfíbios, por exemplo.

Este conselho de prudência e cautela no dispêndio de segurança não implica desconhecer a importantíssima contribuição que o estabelecimento militar tem desempenhado e pode desempenhar na América Latina. Cabe-lhe a importante missão de promover a integração nacional, manter a ordem exigida pela continuidade do desenvolvimento e contribuir para a administração pública e para a purificação administrativa das empresas do Estado, tarefas para as quais os militares estão frequentemente mais bem equipados que a tradicional classe política, graças ao senso de disciplina, à menor propensão demagógica e à qualidade do recente treinamento militar voltado para a logística, o planejamento e as artes mais complexas da administração.

Se vários dos regimes militares recentes na América Latina – certamente é este o caso do Brasil – têm um saldo positivo a seu favor na tarefa de reconstrução nacional, importa, mais do que nunca, atentar para o limite crítico das

despesas de segurança, a fim de evitarmos desperdício de recursos, em desfavor do desenvolvimento econômico e social. As direções naturais de nosso esforço militar parecem claras: enfatizar as atividades de educação, treinamento e pesquisa, os investimentos em logística de comunicação e transporte, a fixação de núcleos nas fronteiras, o desenvolvimento tecnológico da indústria pela subcontratação de equipamentos e, no campo mais específico de segurança, o treinamento intensivo contra ameaças reais: a guerrilha revolucionária e o treinamento urbano.

Somente agora é que me debruçarei sobre o tema principal da nossa palestra, a saber: a economia de guerra. E já vi que consumi boa parte do tempo em oratória do tipo propedêutica.

**A economia de guerra  
deve ser objeto de um  
planejamento permanente.  
Depende de programação  
consciente de toda  
a população e do  
setor industrial**

## **OS VÁRIOS TIPOS DE ECONOMIA DE GUERRA**

Passemos ao tema principal que me foi designado: a economia de guerra. Podem-se distinguir três tipos, ou antes, três etapas, da economia de guerra: a economia de preparação, ou seja, a economia “permanente” de guerra; a economia de mobilização, relativa à logística própria da deflagração do conflito; e a economia pós-bélica em duas modalidades, quais sejam a economia de reconversão e a economia de reconstrução.

Se é verdadeiro o mote *si vis pacem, para bellum*, a economia de guerra deve ser objeto de um planejamento permanente; isso tornará o dispêndio mais econômico do que quando há irrupções apenas episódicas e descoordenadas de

dispêndio militar. Exemplos de planejamento permanente de uma economia de guerra são a Suécia e a Suíça, onde não se trata de um esforço episódico e nervoso, derivado de crises, mas sim de uma programação consciente de toda a população e de todo o setor industrial para o esforço bélico. Quando se consegue esse grau de preparação, podem-se diminuir substancialmente os custos reais do aparelho de segurança, evitando interrupções súbitas de produção.

A economia de preparação envolve três aspectos principais: o treinamento militar, que pode ser por regime de conscrição, em que o treinamento abrange, em toda ou em parte, a população em idade militar; e pelo regime de voluntariado, isto é, mediante o treinamento exclusivo dos profissionais. Como é sabido, em algumas das grandes organizações militares do mundo – no caso, os Estados Unidos –, em parte como resultado da revolta da juventude contra o conflito vietnamita, tomou-se a decisão política de marchar para o exército profissionalizado, imitando-se, no caso, as organizações navais, que tradicionalmente são mais profissionalizadas do que os exércitos.

Um segundo aspecto da economia de preparação é a estocagem de matérias-primas. Nesse particular, diferem muito os países quanto ao seu grau de autonomia de abastecimento. A posição mais favorável é a dos grandes complexos continentais que desfrutam grau relativamente alto de autonomia. Entre esses complexos continentais, se incluem os Estados Unidos, a União Soviética, o Canadá, a China e, em menor escala, o Brasil.

A razão do grau menor de autonomia do Brasil é a falta de adequada prospecção, particularmente no setor de metais não ferrosos, que não detectou ainda todo o acervo de recursos minerais existentes, e

também uma grave deficiência no setor energético, seja em termos de petróleo, seja em termos de carvão. Nosso grau de autonomia, aliás, diminuiu recentemente, devido a uma combinação de três fatores: o crescimento explosivo do consumo nacional de petróleo, da ordem de 10 a 11% ao ano; a relativa estagnação da produção petrolífera, que talvez possa ter incremento apreciável, como resultado de recentes explorações submarinas; e, finalmente, a crise mundial de combustíveis, resultante das conturbações no Oriente Médio, da pressão dos países produtores em busca de preços mais altos e da tardia tomada de consciência, pelos Estados Unidos, de sua própria crise energética, que se agravará rapidamente se não forem tomadas medidas corretivas entre agora e 1980. Dotados de menor autonomia são os Estados continentais que não chegam, entretanto, a representar um complexo continental, como Alemanha e França. Em grau ainda inferior de autonomia figuram os Estados insulares, com exceção apenas da Austrália, que é, de *per si*, um continente.

O terceiro elemento da economia de preparação é o planejamento industrial. Este não se refere apenas ao recenseamento de fábricas disponíveis para produção militar, que é também elemento essencial para o estudo dos dispositivos de reconversão. Sendo hoje a guerra um fenômeno industrial e tecnológico (pelo menos no que diz respeito à guerra convencional, porque subsiste a guerrilha revolucionária, que não pode ser equiparada à guerra científico-industrial, como revelou a experiência difícil do Vietnã), estamos marchando para aquilo que o economista H. Niebold chamava de *contract phase*. Nos Estados Unidos, por exemplo, o orçamento de defesa responde por 7,5% do Produto Nacional Bruto e cerca de 10% da mão de obra ocupada.

Mesmo numa economia tipicamente não planejada, como a economia americana de livre empresa, sempre houve preocupação com a economia de preparação. Por volta de 1931, ou seja, a meio caminho no período pós-guerra, havia já um esforço de recrutar empresários industriais como oficiais de reserva, e nada menos que 11 mil empresários industriais estavam listados como oficiais de reserva adjuntos ao Secretariado da Guerra. A Alemanha, no entreguerras, tinha planos de mobilização industrial já a partir de 1923, sem que, entretanto, esses planos, que pareciam bastante amplos e que eram disfarçados por meio de artifícios estatísticos, lhe tivessem garantido mobilização adequada ao início da Segunda Guerra Mundial. Os Estados Unidos também tinham um *industrial mobilization plan*, do qual foram feitas cerca de quatro edições entre 1931 e 1939. Apesar disso, foram considerados um país despreparado para a guerra. Somente depois, com um esforço intenso, chegaram os Estados Unidos a uma real mobilização, superior à da Alemanha. A história nazista e a falta de racionalidade no planejamento governamental fizeram com que a preparação alemã para a Segunda Guerra fosse, na realidade, bastante inferior ao que se supunha. O recente livro *Inside the Third Reich*, de Albert Speer, que foi o ministro da mobilização e da produção bélica, revela enormes lacunas de mobilização, chegando ele mesmo a concluir que os Estados democráticos tinham, no final da guerra, logrado um índice de mobilização e arregimentação de recursos superior ao de um Estado totalitário como fora a Alemanha.

O segundo tipo de economia é a economia de mobilização, ou seja, a economia de guerra propriamente dita. Esta se instaura com a abertura do conflito.

Os elementos principais da economia de mobilização são: primeiro, a logística do abastecimento militar, problema sobre o qual sou ignorante e o auditorio altamente versado, assunto, portanto, que, por modesta prudência, não abordarei; o segundo aspecto é o financiamento da guerra propriamente dito; e o terceiro, o controle e racionamento da produção civil.

## O FINANCIAMENTO DA GUERRA

O problema do financiamento da guerra é dos mais complexos e difíceis. Basicamente, podem-se distinguir duas grandes modalidades de financiamento: financiamento inflacionário e não inflacionário. O financiamento inflacionário consiste, pura e simplesmente, em admitir déficits orçamentários para cobertura das despesas do conflito. Isto gera emissões de papel-moeda e produz uma expansão da demanda de bens de serviços, a qual coincide com uma redução temporária da produção de bens de serviços disponíveis para uso civil, de vez que o grosso da produção tem que ser deslocado para o esforço bélico. Como já ficou dito, nos Estados Unidos, por exemplo, no auge do conflito mundial, o orçamento de defesa abrangia 48%, ou seja, quase metade do Produto Nacional Bruto, o que indica enorme constrição de fatia disponível para consumo civil.

Uma das características imediatas da guerra é então a criação de um hiato inflacionário, um *inflationary gap* fácil de compreender. De um lado, diminui a produção disponível para consumo imediato, contraindo-se a oferta de bens e serviços, tais como alimentos ou mercadorias de consumo, serviços de transporte e assim por diante. Grande parte da máquina produtiva tem que ser desviada para a

produção não consumptível – não disponível para consumo. Ao mesmo tempo, aumenta a remuneração paga aos fatores, de vez que há uma ativação econômica, que resulta habitualmente em aumento de salários, enquanto o déficit governamental gera também meios de pagamento. Estabelece-se então um círculo vicioso: aumentam os pagamentos de renda aos fatores de produção, aumenta a demanda de bens e serviços, diminui a oferta interna pelo desvio de produção para a indústria bélica, assim como pela dificuldade de importação, e, ocasionalmente, pela necessidade de atender à demanda mínima de países aliados. Esta é, então, a tenaz inflacionária.

Nenhum país respeitável aceitaria tranquilamente a ideia do financiamento puramente inflacionário da guerra, a saber, por simples déficit orçamentário coberto pela emissão de papel-moeda. Quando não se tomam medi-

das não inflacionárias adequadas, ocorre o fenômeno de hiperinflação, como se verificou na Alemanha ao fim da Primeira Guerra Mundial; na China, durante o conflito sino-japonês; e na Hungria, também durante a Primeira Guerra. Habitualmente, procura-se adotar também métodos não inflacionários de financiamento da guerra. Em primeiro lugar, está a tributação, ou seja, o aumento de impostos. Em segundo, os empréstimos internos. Estes podem ser empréstimos voluntários, quer dizer, venda de títulos do Tesouro, voluntariamente absorvidos pelo público, ou empréstimos compulsórios, estes, por sua vez, de duas modalidades: colocação

compulsória de títulos governamentais e retenção salarial, pela qual a parcela retida dos salários constitui um “fundo de salários” congelado para distribuição ulterior, após terminada a emergência militar. O que há, no caso, é um esforço quádruplo de enxugamento do poder aquisitivo, seja pela tributação, pois que os impostos aumentam o poder aquisitivo do governo e diminuem o poder aquisitivo do público; seja pelos empréstimos voluntários, que significam um transferência de recursos aquisitivos do público para o governo; seja pelos empréstimos compulsórios, que têm o mesmo efeito; seja pelo pagamento diferido de salários – com o que uma parte da renda disponível para

consumo é congelada, num esforço de se equilibrarem a oferta e a procura.

Outra modalidade de financiamento são os empréstimos externos. Estes, quando imediatamente traduzidos em importações, aumentam a dispo-

nibilidade interna de bens de serviços, ajudando a diminuir a pressão inflacionária de duas maneiras: tornando menos necessária a compressão da indústria civil, mediante a importação de armamentos, ou, se a importação se traduz em bens de consumo, aumentando a oferta interna desses bens. Nenhum país, entretanto, pode deixar de utilizar, além de instrumentos de financiamento inflacionário, em dose tão pequena quanto possível, vários dos dispositivos acima referidos de financiamento não inflacionário. Mais importante ainda, nenhum país pode deixar de agregar a esses instrumentos financeiros outras

**Nenhum país aceitaria o financiamento puramente inflacionário da guerra, a saber, por simples déficit orçamentário coberto pela emissão de papel-moeda**

medidas, chamadas complementares, quais sejam, o controle de preços e o racionamento. Ambos visam diminuir o impacto do desequilíbrio entre a oferta e a procura de bens de consumo.

## AS FALÁCIAS SOBRE O FINANCIAMENTO DE GUERRA

Seria interessante discutirmos agora algumas das falácias na análise do financiamento da guerra. A primeira falácia, objeto de debate extremamente interessante, é a que postula ser possível e desejável transferir parte do custo da guerra para as gerações futuras. Esse objetivo é, até certo ponto, ilusório. Todos aqueles que insistem em que se deve recorrer mais ao método de empréstimos e menos ao da tributação para financiamento da guerra partem do pressuposto de que seria injusto descarregar todo o custo sobre a geração presente e que por meio dos empréstimos, podia-se deslocar uma parte do custo para as gerações futuras, às quais caberia o ônus de amortização. Essa possibilidade, entretanto, é até certo ponto ilusória. Na realidade, quando o governo levanta um empréstimo, isso significa que o consumidor transfere parte do seu poder aquisitivo para aquele. Em consequência, o sacrifício repousa sobre a geração presente. É verdade que o empréstimo será amortizado pelas gerações futuras, mas o que sucede é que nas gerações futuras haverá apenas uma transferência entre grupos; os contribuintes pagarão impostos que serão transferidos aos detentores dos títulos correspondentes aos empréstimos efetuados durante a guerra. Haverá, portanto, apenas uma transferência de recursos dentro da mesma geração.

O esforço de guerra implica, inapelavelmente, contenção de consumo e, portanto, sacrifício para a geração presente. Como combinar tributação e empréstimo é

algo que depende muito das circunstâncias políticas do país, sendo odioso financiar todo o esforço bélico com a tributação, procura-se psicologicamente adoçar um pouco a pílula, recorrendo ao instrumento do empréstimo.

Também quando se usa o processo da inflação, na realidade, a sacrificada é a geração presente. Se a inflação são os grupos de renda fixa, estes é que são sacrificados num processo inflacionário aberto. No caso de inflação reprimida, quer dizer, se os controles de preços são realmente eficazes, os consumidores em geral pagam o preço, porque, ainda que tenham disponibilidades monetárias, não encontram, fisicamente, bens para consumir, devido ao racionamento. É verdade que as classes de renda mais alta procuram escapar ao racionamento por meio do “mercado negro”, que surge praticamente em todos os países, em épocas de violento racionamento bélico.

A única maneira de financiar indolentemente uma guerra, se é que existe alguma guerra financeiramente indolor, seria o caso de conflitos iniciados a partir de uma situação de desemprego e capacidade ociosa na economia. Concebe-se então que, durante um certo tempo, ninguém sofra, porque o esforço de guerra seria abastecido por meio da ocupação da capacidade ociosa e redução do volume de desemprego. Isso sucedeu nos Estados Unidos em alguns períodos. Durante a fase inicial da Segunda Guerra Mundial, quando os Estados Unidos vinham de um período de longa depressão e desemprego, parte do esforço bélico foi indolor, financiado meramente pela absorção de recursos e capacidade ociosa. Esta hipótese, no mundo moderno, que sofre muito mais de inflação do que de deflação, é absolutamente teórica; quase nenhum país tem realmente capacidade ociosa que lhe permita financiar indolentemente o esforço bélico.

## A VELHA CONTROVÉRSIA DAS “REPARAÇÕES”

A segunda falácia do financiamento da guerra é a ideia de que se podem transferir encargos para o inimigo. Essa transferência seria realizada após o conflito, mediante a cobrança de reparações. É o grande problema que fascinou os economistas no período depois da Primeira Guerra até a grande depressão: a “questão da transferência”, ou seja, o problema das dívidas de guerra. Entretanto, exceto em escala limitada e para países pequenos, é pouco provável que se recapturem recursos transferidos pelo inimigo. A transferência de recursos por meio de reparações foi possível, por exemplo, da Alemanha para Israel e do Japão para Coreia do Sul, Filipinas e Indonésia. Trata-se de países recipientes, relativamente pequenos, e as reparações não foram maciças. Esse processo torna-se, entretanto, ilusório quando aplicado a grandes países. As reparações impostas à Alemanha, por exemplo, após a Primeira Guerra Mundial foram tão pesadas que acabaram sendo neutralizadas pela inexistência de um mecanismo exequível. Para que houvesse aquelas transferências maciças, por meio de reparações, seria necessário que a Alemanha expandisse dramaticamente suas exportações; para que estas se expandissem dramaticamente, era preciso que os países credores estivessem dispostos a importar. Mas os países credores, ao sentirem o impacto da concorrência maciça da produção industrial do devedor, ergueram barreiras protecionistas para salvar suas próprias indústrias. É

**A ideia de que encargos econômicos de guerra podem ser transferidos para o inimigo é uma falácia**

um autêntico círculo vicioso. Para se receber o pagamento de dívidas do devedor, é preciso dele importar bens e serviços; ao se abrirem as comportas da importação, deixa-se subocupada a indústria nacional; e esta exige que se erijam barreiras protecionistas para coibir tal invasão.

Na realidade, o que houve no entre-guerras foi o financiamento das reparações com empréstimos internacionais, como os do Plano Davis. Fracassou assim, substancialmente, após a Primeira Guerra, a tentativa de recuperar recursos por meio de reparações, a não ser em escala assaz limitada. Certamente, houve um volume apreciável de transferências, mas é ilusório pensar que aquilo que se gasta no financiamento de guerra pode ser totalmente recuperado por meio de reparações.

Na Segunda Guerra Mundial, o problema foi ainda mais grave. Como a destruição foi mais pesada e as dívidas de reparação, portan-

tanto, maiores, acabaram os Estados Unidos, na realidade, emprestando ou doando dinheiro aos países vencidos. O problema da transferência se processou, portanto, ao reverso. Em vez de receber reparações dos países vencidos, o que houve foi realmente o Plano Marshall, que auxiliou a recuperação alemã, japonesa e italiana, a ponto de se popularizar na Europa o chiste de que a receita mais segura de progresso econômico seria perder uma guerra para os Estados Unidos. Em vez de, portanto, maciças transferências dos devedores para os credores, o que houve foi auxílio dos credores aos devedores, traduzido este auxílio, principalmente, no Plano Marshall, que custou aos Estados Unidos US\$ 17 bilhões.

## O SUPERFINANCIAMENTO

Uma outra falácia do financiamento da guerra é a postulação de que se conseguiria eliminar qualquer efeito inflacionário da guerra por meio de um orçamento equilibrado. Na realidade, é difícil, em períodos de guerra, manter-se um orçamento equilibrado, porque não há tolerância política, mesmo sob a excitação de fervor ideológico da guerra para as medidas tributárias necessárias. Mas, mesmo se houvesse, seria necessário mais do que um orçamento equilibrado; seria preciso o que se chama de sobrefinanciamento, ou seja, um orçamento superavitário. É que, ainda que o orçamento fosse equilibrado, ele resultaria numa mudança na natureza do dispêndio. O autor do dispêndio deixaria de ser o setor privado, que às vezes poderia economizar dinheiro, passando a ser o governo, que é forçado a despendar na guerra a totalidade da receita, e que o faz com grande velocidade. Haveria, então, um aumento na velocidade de circulação e uma simultânea diminuição da poupança, pela simples transferência de recursos do setor privado para o setor governamental. Para se conseguir, portanto uma guerra asséptica, financiada não inflacionariamente, por via orçamentária, seria necessário não apenas um orçamento equilibrado, mas um orçamento superavitário, objetivo ambicioso e impraticável, difícil de conseguir mesmo em tempo de paz.

Também é ilusório pensar – e esta é a última falácia – na factibilidade de um financiamento totalmente não inflacionário por via de empréstimos. Este financiamento somente seria não inflacionário se todos os recursos cedidos o fossem voluntariamente, representando exatamente a decisão da comunidade de se privar de bens e serviços. Se houver

algum elemento de compulsão, o setor privado procurará recompor sua estrutura de dispêndio, exercendo pressão inflacionária. Deixaria também de ser não inflacionário se o empréstimo fosse resgatado no período de guerra, pois, à medida que houver resgates, reinjeta-se dinheiro em circulação, aumentando o poder aquisitivo disponível. Deixaria também de ser não inflacionário se os empréstimos fossem colocados por meio do sistema bancário, a não ser que o sistema bancário não utilizasse os títulos governamentais como reserva, baseando nisso uma ulterior expansão de crédito. Também não se exerceriam efeitos inflacionários se os bancos absorvessem os empréstimos do governo, diminuindo, portanto, seus empréstimos à atividade privada, hipótese assaz teórica.

A conclusão é que, quase inevitavelmente, o financiamento da guerra exerce uma pressão inflacionária. Pressão inflacionária que se tenta normalmente diminuir, porém nunca se consegue eliminar totalmente por meio dos instrumentos já mencionados – tributação e empréstimos –, e também por meio de medidas complementares. Algumas destas atingem o mecanismo salarial, pelo congelamento de salários ou pelo seu pagamento diferido; outras atingem o nível geral de consumo, por meio de medidas de racionamento – de gasolina, alimentos, tecidos, enfim, de bens essenciais, a fim de se liberarem disponibilidades físicas para utilização militar.

## DESMOBILIZAÇÃO E RECONVERSÃO

A terceira fase, por assim dizer, da economia de guerra é a de reconversão e reconstrução. A fase de reconverter não implica dificuldades específicas, o que é desnecessário acentuar. Em primeiro lu-

gar, é necessário reorientação dos efetivos militares para a vida civil; é o problema da desmobilização propriamente dita. Em segundo lugar, é preciso reconverter a indústria militar da utilização bélica para a utilização pacífica; é o problema específico da reconversão.

Há, portanto, dois temas interligados: o problema da desmobilização humana, que envolve não só os efetivos militares, mas também a própria liderança militar, que em parte terá sido, no período de guerra, recrutada a partir de cargos civis; e o problema da reconversão da produção bélica para a produção de bens de consumo civil.

## A AGRADÁVEL SURPRESA

O problema da desmobilização e reconversão foi surpreendentemente fácil no pós-guerra. Esperava-se, como resultado da desmobilização de efetivos e reconversão de

facilidades preventivas, uma crise de depressão e desemprego. O que se verificou, ao contrário, foi um surto de inflação. Essa experiência é um pouco nova. Após o grande impulso inflacionário das guerras, chegada a fase de desmobilização, receavam-se seriamente fenômenos generalizados de depressão de preços e desocupação de mão de obra.

Quando se discutiu a criação do Fundo Monetário Internacional, a preocupação mundial, pelas alturas de 1944, era evitar desvalorizações monetárias competitivas a fim de estimular exportações. Receava-se que os países beligerantes, acossados por enorme onda de desemprego e capacidade ociosa, passassem a necessitar

ferozmente de expandir suas exportações, engajando-se numa corrida de desvalorização cambial, como a que ocorrera durante a grande depressão dos anos 30, quando se criaram controle de câmbio e taxas cambiais múltiplas. Entretanto o que o mundo experimentou após a Segunda Guerra Mundial, quase ininterruptamente, salvo pequenos ciclos recessivos, foi uma constante pressão inflacionária.

Isso ocorreu, em parte, porque as próprias técnicas de mobilização do dispêndio governamental, aprendidas durante a guerra, mais o embasamento teórico das teorias econômicas o keynesianismo, permitiram aos governos descobrirem, rapidamente, alternativas para o esforço

militar. Uma dessas alternativas foi a própria reconstrução física da enorme devastação produzida pela guerra, isto no tocante aos países europeus mais diretamente afetados pelo impacto

físico do conflito. Quanto aos Estados Unidos, coube-lhes o esforço de auxiliar na reconstrução dos países europeus, para o que foi montado o Plano Marshall, que permitiu à economia americana transformar-se rapidamente de grande fornecedora de equipamento militar em grande fornecedora de alimentos e bens civis, mantendo em alto nível a atividade econômica. Em suma, a excitação bélica é hoje desnecessária para a manutenção do pleno emprego.

*Contrario sensu*, a desmobilização bélica também não gerará desemprego apreciável, porque existem técnicas hoje bastante desenvolvidas de financiamento governamental da transferência de fatores.

**Num pós-guerra, é necessário reconverter a indústria militar para a produção de bens de consumo e fazer-se a desmobilização humana**

## A “CIVILIANIZAÇÃO” DOS MILITARES

Farei agora alguns breves comentários sobre dois problemas colaterais. Um deles é o que se poderia chamar, usando-se um neologismo importado do inglês, de a crescente “civilianização” dos militares; não falo de civilização dos militares, de vez que esperam já serem civilizados, mas da “civilianização” dos militares. Trata-se de uma tendência mundial inevitável e desejável.

Em primeiro lugar, os militares necessitam de outro mecanismo de defesa que não o voltado para o inimigo externo ou para o inimigo interno de tipo subversivo. Eles precisam defender-se contra o poder político e a administração, que impõem restrições à carreira militar. Como resultado, o militar é obrigado a “civilianizar-se”, quer dizer, a aprender técnicas de administração civil e técnicas de influência política. Um outro instrumento de “civilianização” é a própria tecnificação da guerra moderna. Sendo ela extremamente tecnológica, implica para os militares o desenvolvimento de vocações para as carreiras de engenharia, planejamento e logística, que são bastante tecnificadas e afins às carreiras civis. Um terceiro processo de “civilianização” resulta da assunção de poder político pelos militares e do desempenho de papéis políticos por eles. Isto é extremamente visível, sobretudo no Terceiro Mundo, onde existe, quase em escala maciça, uma tomada de poder político pelos militares, obrigando-os, portanto, a um esforço de “civilianização”.

Esse fenômeno, entretanto, não é confinado ao Terceiro Mundo. Mesmo nos países desenvolvidos do Ocidente, nota-se uma crescente preocupação com o exercício, pelos militares, de alguma

função política. Nos Estados Unidos, a “civilianização” avançou mais aceleradamente que em outros países (exceto no tocante ao exercício de funções governamentais), porque se trata do país cujo mecanismo bélico é mais tecnificado e no qual os militares mais sofrem as injunções do predomínio civil. Como é sabido, a grande função de Robert McNamara, como secretário da Defesa, foi subordinar rigidamente as estruturas militares de orçamentação e custos a critérios civis de aferição econômica, o que obrigou os militares a se entregarem à análise de sistemas, à programação linear e à técnica de computadores, a fim de poderem exercer uma administração econômica altamente tecnificada.

A segunda observação colateral é que as técnicas de financiamento de uma economia de guerra têm pontos de afinidade bastante grandes com os processos inflacionários correntes, particularmente os processos de populismo inflacionário. Na realidade, a inflação pode ser considerada uma espécie de guerra. É em si uma guerra civil, porque os diversos grupos sociais brigam por conseguir uma fatia maior da renda e do consumo. Apenas é uma guerra civil incurrente, quer dizer, habitualmente sem derramamento de sangue.

Os países latino-americanos, alguns deles até hoje e o Brasil até 1963, sofreram muito dessa espécie de guerra criada pelo populismo inflacionário. O populismo inflacionário entregava-se, lascivamente, como sucede ainda no Uruguai e na Argentina e, há pouco, no Chile, à emissão de papel-moeda para aumentar salários, financiar obras públicas e benefícios sociais exagerados, cedo, obviamente, anulados pela inflação. Criou-se, ao mesmo tempo, um efeito semelhante ao da economia de guerra: aumento de poder aquisitivo nominal pela expansão

monetária. Há outro efeito semelhante, ainda que em escala menor, ao bélico: uma redução da produção disponível para consumo por causa das greves salariais que interrompem a produção da mesma forma que os distúrbios bélicos – e pela baixa produtividade resultante do próprio processo inflacionário. Cria-se então um hiato inflacionário, para o qual a solução não é muito diferente das exigidas numa economia de guerra: controle de preços e, em alguns casos, racionamento físico da oferta de bens, simultaneamente a tributação e empréstimos governamentais para sugar poder aquisitivo excedente. Curiosamente, mesmo um país supostamente de economia de mercado, como os Estados Unidos, se viu recentemente obrigado, por

meio da implantação da chamada “nova política econômica”, que está hoje em sua terceira fase, a adotar alguns instrumentos típicos de épocas anormais de conflito, como o congelamento de preços e salários e incremento de tributação.

São estas as considerações que me ocorrem fazer sobre o complexo tema da “economia de guerra”, assunto obviamente demasiado vasto para o tratamento sumário em uma ou duas horas de disquisição. Gostaria de concluir que cabe a todos nós, inclusive aos cultores da arte militar, aprendermos a arte da paz para escapar à arte da violência. Isto é extremamente necessário, como dizia Barroso, “num mundo que insiste em praticar a violência apenas porque não aprendeu a se julgar por si mesmo”.

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ECONOMIA>; Economia; Esforço de Guerra; Indústria Bélica; Indústria de Armamento; Orçamento de Defesa; Recuperação;  
<GUERRA>; Preparo para a Guerra;

# A ARMADA REPUBLICANA DA GRAN-COLÔMBIA E A MARINHA DO BRASIL NA ÉPOCA DA BATALHA NAVAL DO LAGO MARACAIBO – 1822/1823

ALEXANDRE LUIZ ALVES DA SILVA\*  
Capitão de Mar e Guerra (FN)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Contexto histórico  
A Marinha do Brasil no início do século XIX  
A Armada Republicana no início do século XIX  
Cenário Marítimo de Brasil/ Portugal e Gran-Colômbia/  
Espanha na Batalha Naval do Lago Maracaibo  
Conclusão

## INTRODUÇÃO

Tive a oportunidade de estar presente na Escola Superior de Guerra da Colômbia como docente e pesquisador no ano de 2023, quando a Armada da República da Colômbia (ARC) comemorava os 200 anos da Batalha Naval do Lago Maracaibo, a maior batalha naval ocorrida

entre as Marinhas da Espanha e de sua até então maior colônia, a Gran-Colômbia. Atento aos estudos realizados pela ARC com o propósito de resgatar a história do Almirante José Prudencio Padilla, seu Patrono, não poderia furtar-me de refletir sobre como se encontravam a Armada Republicana (AR) da Gran-Colômbia e a Marinha do Brasil (MB) no período

---

\* Doutor e mestre em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval. Foi docente e pesquisador convidado pela Escuela Superior de Guerra General Rafael Reyes Prieto, Colômbia, no período 2022-2024. Possui os cursos de operações Especiais, Comandos Anfíbios, Paraquedista Militar e Operações na Selva. Atuou 28 anos em unidades de ensino e operacionais no Corpo de Fuzileiros Navais (CFN).

inicial do século XIX e suas contribuições para os processos de consolidação de independências que ocorreram na América, no momento em que a Europa vivia uma crescente turbulência, provocando reflexos imensuráveis em suas colônias.

Observando-se o cenário político-estratégico no teatro europeu, a princípio, não se percebe que decisões tomadas pelo regente de Portugal, à época, provocariam consequências que acelerariam todo o processo de independência que já estava em ebulição na América Espanhola. Partindo desta percepção inicial, tentaremos identificar decisões aparentemente isoladas, porém fundamentais, e que, ao serem unidas no tempo, nos apontam para a abertura de cenários que retratam histórias por dentro da História e nos fazem perceber cada vez mais que um olhar curioso para o passado sempre possibilitará um melhor entendimento do presente.

Assim, a fim de provocar reflexões, inicialmente será feita uma pequena abordagem sobre o contexto histórico no início do século XIX e as escolhas feitas pelos líderes de grandes nações na época. Posteriormente, buscar-se-á entender a situação do Brasil e da Gran-Colômbia e como estavam suas esquadras navais naquele período. Tendo essas informações, jogaremos luzes sobre os cenários marítimos Brasil/Portugal e Gran-Colômbia/Espanha no período anterior aos anos decisivos de 1822, para o Brasil, e de 1823, para a Gran-Colômbia,

quando ocorreu a decisiva Batalha Naval do Lago Maracaibo.

## CONTEXTO HISTÓRICO

No início do século XIX, a partir de 1803, ocorriam na Europa as Guerras Napoleônicas<sup>1</sup>. Sob o comando de Napoleão Bonaparte, a França promovia avanços permanentes, conquistando territórios com o firme propósito de se tornar o maior império existente. De leste a oeste do Velho Continente, graças às suas constantes vitórias, Napoleão consolidou, no cenário terrestre europeu, a fama de grande general de campo e estrategista. Todavia, curiosamente, ele não olhou com grande interesse para os países que compunham a Península Ibérica, Espanha e Portugal, talvez tendo a percepção de que nenhum deles teria capacidade de causar-lhe problemas.

Apesar de ter obtido sucessos em seus avanços por terra, a França não tinha o controle do mar. Sua Marinha era forte, porém as Marinhas da Grã-Bretanha e da Espanha dominavam as águas no cenário europeu. Napoleão, insatisfeito em ter apenas o domínio terrestre, buscava obter o controle total da Europa e, por isso, precisava derrotar a Marinha britânica. Naquele período histórico, as três Marinhas finalmente se encontraram. Em 21 de outubro de 1805, as poderosas esquadras se enfrentariam na Batalha Naval de Trafalgar<sup>2</sup>. De um lado estava a coroa britânica e, de outro, como adversários, estavam os franceses

1 As Guerras Napoleônicas foram uma série de guerras entre a França, liderada por Napoleão Bonaparte, e várias nações europeias, principalmente Grã-Bretanha, Áustria, Prússia e Rússia (ENCICLOPÉDIA DE LA HISTORIA, s.f., par.1).

2 Na Batalha Naval de Trafalgar, confrontaram-se a Marinha Real da Grã-Bretanha e a coalizão naval da França e Espanha, em frente ao Cabo Trafalgar no sul da península espanhola (Cádiz). As ações aconteceram em 21 de outubro de 1805, quando a Marinha francesa, com 18 navios, apoiada pela esquadra naval espanhola com 15 navios, enfrentou a frota britânica, comandada pelo Almirante Horacio Nelson, com 27 navios. O resultado pendeu a favor dos britânicos, apesar da morte do seu líder, e significou o ponto de virada para os propósitos napoleônicos de invadir a Grã-Bretanha, ao mesmo tempo em que deu a supremacia naval global aos britânicos por mais de um século.

e os espanhóis, que se uniram em uma causa comum e em busca de uma vitória completa. Devido à perfeita manobra de combate planejada e executada pelos navios ingleses, a coroa britânica obteve uma das mais belas e impressionantes vitórias navais da história militar, quando destruiu as esquadras inimigas e se consolidou como a maior potência naval existente, eliminando todas as possibilidades de invasão da Grã-Bretanha pela França por mar. Para a Espanha, não foi diferente, e as consequências foram catastróficas.

Em relação à Marinha Real Espanhola, o primeiro efeito é o descontentamento popular devido ao grande número de tripulantes mortos, oriundos de classes humildes, o que deixou as famílias absolutamente abandonadas. No caso dos oficiais, provenientes de famílias mais abastadas ou nobres, perderam-se ilustres marinheiros experientes e jovens oficiais, deixando um vazio hierárquico do qual a Espanha dificilmente se recuperaria. Apesar da derrota, a Espanha não perdeu toda a frota. Porém a falta de recursos econômicos não lhe permitiu voltar a ter uma frota poderosa, até muito tempo depois. (ARIZABALO, 2010, p. 262)

Napoleão Bonaparte teria ficado totalmente insatisfeito com a humilhação sofrida em Trafalgar e, em 1806, determinou um bloqueio continental contra a Grã-Bretanha, estratégia que visava enfraquecer a economia da ilha para depois tentar conquistá-la. Esse bloqueio consistia em uma imposição a outros países europeus

de que, por decreto, não poderiam negociar com os britânicos. Em Portugal, D. João VI, príncipe regente desde 1792, teria ignorado, de maneira discreta, a ordem francesa e, sem saber, tomaria a primeira decisão que influenciaria toda a história de independências que ocorreria na América no início daquele século.

Ao tomar conhecimento da continuidade desses negócios, Napoleão ordenou a invasão do território português em 1807. No entanto, para chegar a Portugal, o exército francês teria que necessariamente passar pela Espanha. Logo, naquele mesmo ano, Bonaparte invadiu este país, depôs seu rei, o espanhol Fernando VII, e coroou seu irmão José Bonaparte como monarca, enfraquecendo o poderio político e marítimo da Espanha. Estas notícias não demoraram a chegar às colônias espanholas na América, e líderes locais aproveitaram esta circunstância para lutar pela sua independência (COTRIM e RODRIGUES, 1997, pp. 140-141).

Os *criollos*<sup>3</sup>, quando tomaram conhecimento do que aconteceu com a Armada Espanhola em Trafalgar e da posterior deposição de seu rei, avaliaram que o império espanhol estava frágil e sem poder de decisão sobre seu próprio país; portanto, teriam transmitido às colônias hispano-americanas a percepção de que era chegada a hora de romper com a monarquia. A Espanha tentou a todo custo, por meio de força coercitiva e punição severa, manter o controle de suas colônias, no entanto o movimento de libertação foi inevitável e imparável.

Durante o período de 1808 a 1815, a luta foi travada pela liderança oli-

3 *Criollos* são pessoas que, durante a era colonial (século XVI ao início do século XIX), eram descendentes de europeus, mas nasceram no continente americano. Os *criollos* faziam parte dos setores dominantes da sociedade colonial, que concentravam riqueza e poder e gozavam de grande prestígio social. Eles lucravam com o trabalho forçado de indígenas e escravos. Disponível em: <https://enciclopediadihistoria.com/criollos/>. Acesso em: 20 jul. 2023.

gárquica, que buscava romper a tutela espanhola sem afetar a estrutura socio-econômica tradicional. A liderança das camadas *criollas* privilegiadas trouxe como consequência o predomínio das forças de classe, latifundiários em geral, que ocuparam o lugar de uma burguesia praticamente inexistente. Nesse período, a participação do povo na luta emancipada foi limitada em algumas regiões, assumiu uma atitude de expectativa em outras, ou mesmo chegou a ser temporariamente atraída pelas palavras de ordem demagógicas da contrarrevolução realista. (GUERRA VILABOY, 1997, p. 23)

Historicamente, este enfraquecimento da Espanha, olhando de forma solta no tempo, jamais poderia ser imaginado como uma simples consequência de decisões tomadas pelo regente da coroa portuguesa, todavia, a partir de 1810, movimentos separatistas de libertação eclodiram do Caribe até o sul da América. Em 20 de julho ocorre a proclamação da independência do Vice-Reino de Nova Granada<sup>4</sup>. Em 17 de setembro, o Conselho Supremo de Cartagena criou, ainda que incipientemente, o Comando Naval, que daria origem à Armada Republicana (AR) da Gran-Colômbia, a qual desempenharia

**A Armada Republicana da Gran-Colômbia foi fundamental no apoio logístico às batalhas em terra durante o movimento de libertação por toda a América Latina**

papel fundamental no apoio logístico às batalhas que ocorriam em terra durante o processo de consolidação do movimento de libertação que se espalhou por toda a América Latina.

A ação naval mais marcante dessa recém-criada AR na história das guerras de independência das colônias espanholas e que subjugou de forma irrefutável o poderio marítimo espanhol no Caribe ocorreu em 24 de julho de 1823, quando o Almirante José Padilla (Figura 1), comandante do Terceiro Departamento da Armada Republicana, derrotou o Almirante Don Ángel Laborde y Navarro, comandante da Armada Real nas Antilhas e segundo chefe das forças navais espanholas na América do Norte, na chamada Batalha Naval do Lago Maracaibo (CÁCERES, 2017, p. 56).

A AR, após sua vitória neste confronto, consolidou seu domínio sobre as costas da Gran-Colômbia. Enquanto isso, a Armada Espanhola perdeu o controle das ações que aconteciam nos rios e no Mar do Caribe, o que possibilitou, nos anos seguintes, que os processos de independência fossem consolidados em várias colônias espanholas.

Paralela a esse turbilhão de acontecimentos na América espanhola, a situação de Portugal e de sua colônia, o Brasil, não era muito diferente. Ao saber da decisão

4 O Vice-Reino de Nova Granada abrangia, na época colonial, os países que hoje conhecemos por Colômbia, Panamá e Equador (deste último, apenas uma parte). Disponível em: <https://educacao.uol.com.br/disciplinas/historia/independencia-da-colombia-da-desuniao-a-republica-de-nova-granada.htm>. Acesso em: 20 jul. 2023.



Figura 1 – Busto em homenagem ao Gran Almirante José Prudencio Padilla, presente na Escuela de Guerra Naval General Rafael Reyes Prieto

de Napoleão Bonaparte de invadir e ocupar o seu país por apoiar a Grã-Bretanha, D. João VI tomaria uma segunda decisão que mudaria a história da relação Portugal-Brasil. Ele resolveu abandonar Portugal em 1807 e seguir para o Brasil, tornando sua maior colônia a sede do Império. Para proteger a corte, solicitou proteção à Marinha britânica durante a travessia do Oceano Atlântico. A coroa portuguesa, com suas forças militares, partiu em navios da Marinha portuguesa, tendo embarcado seus marinheiros, bem como a Brigada Real de Marinha<sup>5</sup> (BRM), que, mais tarde, se tornaria o Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) do Brasil. Sobre esta decisão de D. João VI, o Professor L. P. Macedo Carvalho<sup>6</sup>, em entrevista à revista *Defesa Nacional*, em 2003, disse:

5 A Real Brigada de Fuzileiros Navais, que daria origem ao CFN do Brasil, foi criada por carta de 28 de agosto de 1797. Na prática, houve uma profunda mudança na organização operacional da Marinha, com a criação de dois regimentos de infantaria e uma unidade de artilharia, tornando esta Brigada uma tropa totalmente diferente do corpo de oficiais de carreira da Marinha, composto exclusivamente por técnicos de navegação. Disponível em: <http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/000002/00000272.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2023.

6 Presidente do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil.

À luz da verdade, com a invasão de Portugal pelas tropas de Andoche Junot, o Príncipe Regente não teve alternativa senão transferir a Corte para o território português do Estado do Brasil, a fim de preservar a Coroa, a dinastia de Bragança e o próprio reino de Portugal. Caso contrário, enfrentaria a ameaça de ser feito prisioneiro por Napoleão, como aconteceu com seu cunhado Fernando VII, ocupante do trono da Espanha. Todavia é um grande erro interpretar a transferência da corte portuguesa para o Brasil como uma mera fuga. Foi bem planejada, com bastante antecedência. Isso não foi improvisação. A excelente mudança de governo, com seu acervo histórico e os meios essenciais para a gestão, atesta isso. Ninguém se desloca, da noite para o dia, à volta do Atlântico, enfrentando forte resistência de conterrâneos e inimigos, com uma delegação de 15 mil pessoas, entre fuzileiros navais da BRM, biblioteca privada, em 15 navios e fragatas abarrotados de documentos, talheres, roupas, diversos utensílios e provisões de utensílios diversos, acompanhados pela nobreza, acadêmicos, professores, técnicos, crianças, mãe doente, mulher contraditória e ainda o herdeiro do trono, por nenhum outro motivo que o simples medo de Napoleão. (CARVALHO, 2003, pp. 4-5)

Chegando em sua maior e mais rica colônia, D. João VI iniciou uma série de reformas, visando acomodar a coroa por-

tuguesa e estruturar o Brasil para manter o comércio com outros países, principalmente a Grã-Bretanha. Numerosos órgãos públicos e uma incipiente estrutura militar e pública foram criados para garantir sua segurança pessoal e a da própria colônia. A Marinha portuguesa, tendo a bordo a BRM, teria sua primeira prova de fogo. Por determinação do regente, em retaliação à França pela invasão de Portugal, ela se organizou para navegar em direção à região do Caribe e invadir o que hoje é conhecido como Guiana Francesa, onde obteria sua primeira vitória consolidando a fronteira do Brasil no seu setor norte.

Foi decretada a abertura dos portos para que o Brasil pudesse receber produtos de outros países e exportar tudo o que fosse produzido internamente. Portanto, a presença de uma Marinha forte era necessária para dar segurança ao comércio. Em 17 de dezembro de 1815, D. João VI tomaria uma terceira decisão que mudaria para sempre a história do Brasil, elevando o país à condição de Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves, devido à sua importância estratégica, promovendo ainda mais o seu desenvolvimento. Com este *status*, o Brasil definitivamente deixaria de ser uma colônia. Em entrevista à Agência de Notícias do Exército Brasileiro, a doutoranda em História Camila Marques de Almeida disse:

D. João VI estabeleceu o centro do poder na capital, proporcionando experiência da elite política local na administração pública, formando uma base de legitimidade e integração da população. O ápice desse processo ocorreu em 1815, após a elevação do

Brasil à condição de Reino Unido, rompendo oficialmente com o pacto colonial. (ALMEIDA, 2022, par. 5)

Naquele período difícil da história brasileira, sabendo das revoltas nas colônias espanholas na América, a presença da família real portuguesa no Brasil certamente contribuiu para impedir grandes movimentações ou intenções de tornar o país independente. Em 1815, Napoleão já havia sido derrotado na Europa e as elites haviam recuperado o poder em Portugal. Em 1820 ocorreria a Revolução Liberal do Porto<sup>7</sup>, quando foi formado um governo provisório que exigiu a volta de D. João VI a Portugal e que o Brasil perdesse a condição de Reino Unido e voltasse a ser colônia. Esta decisão obrigaria a maioria do Conselho de Ministros a optar pelo regresso antecipado do monarca à Europa, como única forma de sufocar o movimento, tendo o mesmo embarcado em 24 de abril de 1821 e abandonado, em 26 de abril, a terra que o havia abrigado longos anos.

Antes de partir, atento aos movimentos de libertação na América espanhola, o Regente percebeu que o melhor para suas futuras reivindicações seria manter alguém de sua confiança controlando o Reino Unido do Brasil em nome da coroa portuguesa. Assim, D. João VI tomou uma quarta decisão que se tornaria, em curtíssimo espaço de tempo, fundamental para o futuro da família real portuguesa e para o Brasil, ao manter seu filho, D. Pedro, como seu regente. Posteriormente, a coroa portuguesa exigiria a volta de D. Pedro, que não aceita e permanece no Brasil. Esta decisão de D. Pedro, tomada em janeiro de

7 Foi um movimento ocorrido em 1820, na cidade do Porto, em Portugal. Entre várias reivindicações, os integrantes exigiam a promulgação de uma Constituição e a volta da Corte portuguesa que se encontrava no Brasil. Disponível em: <https://www.todamateria.com.br/revolucao-liberal-do-porto/>. Acesso em: 21 jul. 2023.

1822, seria o ponto de partida para o movimento de libertação do Brasil e culminaria com a declaração de sua independência de Portugal em setembro desse ano.

Na época em que esses eventos ocorriam no Brasil, entre 1808 e 1822, não existia uma Marinha tipicamente brasileira. Os navios eram de bandeira portuguesa, assim como muitos de seus oficiais e suboficiais. A Marinha do Brasil (MB) somente seria criada em novembro de 1822 e passaria por um rápido processo de transformação. Devido à falta de pessoal confiável a bordo, o governo recém-instalado decidiu contratar oficiais estrangeiros que atuariam para reprimir e controlar os movimentos que eclodiriam no país, realizados por pessoas ou instituições que decidiram se manter leais a Portugal. Portanto, uma esquadra brasileira na sua essência desempenharia um papel importante na consolidação do processo de independência do Brasil.

Desta forma, percebe-se que decisões aparentemente isoladas do Regente português geraram uma série de acontecimentos na Europa, com reflexos históricos na América: primeiro, ao manter um comércio camuflado com os britânicos, provocando a invasão de seu país e da Espanha pela França; segundo, ao decidir transferir-se para o Brasil quando soube desta invasão; terceiro, ao decidir elevar o Brasil a condição de Reino Unido; e quarto, ao manter seu filho como seu regente no Brasil. Em paralelo a estes acontecimentos ocorridos na América portuguesa, nas colônias espanholas, conforme mencionado, também se desenvolveram consequências históricas, tais como a proclamação da independência do Vice-Reino de Nova Granada e a criação de uma incipiente Armada Republicana, que seria fundamental em todo o processo de libertação, fruto da invasão da

Espanha e seu enfraquecimento como potência naval na Europa.

Em ambas as situações, tanto na América espanhola quanto no Brasil, o contexto histórico no início do século XIX na Europa, desde as guerras napoleônicas, passando pela derrota das Marinhas francesa e espanhola na Batalha de Trafalgar e a posterior decisão de Napoleão de ocupar toda a região ibérica, contribuiu para o colapso da Espanha e de Portugal no controle de suas colônias na América, possibilitando que líderes locais iniciassem a tão desejada independência. Mas será que existiam na Marinha do Brasil e na Armada Republicana os meios necessários para garantir apoio aos movimentos de libertação?

## O BRASIL E SUA MARINHA NO INÍCIO DO SÉCULO XIX

Desde a chegada da família real ao Brasil em 1808, D. João VI tomou uma série de medidas, visando criar forças militares para servir a coroa e manter a colônia segura. Nos navios que vieram de Portugal, toda a tripulação era portuguesa, porém, em relação à Marinha, D. João VI decidiu que:

o Ministério da Marinha e Ultramar passaria para as mãos do Conde de Anadia, D. João Rodrigues de Sá e Menezes. D. João VI já desembarcou no Rio de Janeiro em 1808, trazendo consigo a Brigada Real da Marinha Portuguesa que, transformada em Regimento de Artilharia, seria a Célula Mater do Corpo de Fuzileiros Navais do Brasil. Dada a urgência de defesa e segurança dos vastos domínios da Colônia, foi determinada a reorganização do Arsenal de Marinha e a instalação da Academia de Guardas-Marinha e Fuzileiros

Navais nos dormitórios do Mosteiro de São Bento. (CARVALHO, 2003, p. 6)

Após seu retorno a Portugal em 1821, tendo restabelecido a coroa portuguesa, D. João VI buscou fortalecer a posição de seu próprio país em relação ao Brasil. Para não perder o apoio político, foi iniciado um processo de retirada do Brasil da situação de liberdade política e comercial que havia alcançado nos anos anteriores. O propósito era devolvê-lo à condição de colônia. Desta forma, foram elaborados os Decretos nºs 124 e 125, de 29 de setembro de 1821<sup>8</sup>, em que as Cortes de Lisboa instituíram uma nova administração política, militar e financeira para o Brasil, dividindo a colônia em duas grandes regiões, ambas subordinadas a Portugal, além de exigir a volta de D. Pedro, considerando que sua presença no Brasil não era mais necessária (BRAGA, 2022, p. 16).

Com essas decisões, percebe-se que o governo português aplicou com inteligência a teoria “dividir para conquistar” – e, no caso do Brasil, também para manter o controle. No entanto a ordem que mais

prejudicou as relações entre Portugal e Reino Unido do Brasil foi dada diretamente ao regente D. Pedro, o qual deveria retornar imediatamente a Portugal.

Em janeiro de 1822, a elite brasileira, insatisfeita com o tratamento que Portugal dispensava ao Brasil, redigiu um documento, que teria sido assinado por inúmeros brasileiros, pedindo ao Príncipe Regente que permanecesse no Brasil. Em 9 de janeiro de 1822, uma grande manifestação foi organizada na capital, Rio de Janeiro, quando a maior parte da população se reuniu no Paço Real (Figura 2), hoje conhecido como Paço Imperial. Dom Pedro, ao saber do documento e diante do grande número de pessoas presentes, decidiu desobedecer a Portugal e ficar no Brasil, passando este dia para a História como Dia do Fico.

“A importância da permanência de D. Pedro no Brasil foi para evitar a ameaça de guerra civil e a divisão do país em vários estados, algo que aconteceu com as colônias espanholas” (BRAGA, 2022, p. 18). No entanto militares leais a Portugal se revoltaram e concentraram suas forças no



Figura 2 – Dom Pedro I no Paço Real, Rio de Janeiro, sendo aplaudido pelo público no Dia do Fico

8 Disponível em: <http://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/clubenaval/article/view/3300/3540>. Acesso em: 21 jul. 2023.

Morro do Castelo. O Regente não cedeu à oposição da guarnição portuguesa e ordenou a saída desta tropa do Rio de Janeiro, então capital do Brasil, e sua viagem para Niterói, cidade próxima, até que fossem transportadas para Portugal, fato que ocorreu na segunda quinzena do mês de janeiro.

Em 4 de maio de 1822, Dom Pedro difundiu mais uma medida que marcaria seu desejo de ver livre de Portugal sua antiga e próspera colônia. Ele assinou o “Cumpra-se”, um decreto que estabelecia que “nenhuma lei ou determinação vinda de Portugal valeria no Brasil sem a sua autorização” (BUENO, 2022, par. 6). Essas e outras medidas tomadas por D. Pedro marcaram momentos importantes em uma linha do tempo que culminaria na declaração de independência do Brasil de Portugal. Mas não faltam exemplos históricos, e estes mostram que a maior parte dos processos de independência foi violenta e, normalmente, estes não são facilmente aceitos por quem perde um pedaço de terra – e, no caso de Portugal, uma colônia tão importante.

Para a consolidação da liberdade tão almejada pelos brasileiros, seria necessário criar no Brasil forças militares capazes de lutar, tanto no mar quanto em terra. O então diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Vice-Almirante José Carlos Mathias, em entrevista à Agência da Marinha em 2022, mencionou que “José Bonifácio de Andrada e Silva, ministro da Secretaria de Estado para os Negócios Estrangeiros e Interiores do governo do Príncipe Regente D. Pedro, já previra

com perspicácia que a única via viável para a independência em todo o território era o mar” (DE ALMEIDA, 2022, par. 2).

Porém, desde a chegada da família real em 1808, com a permanência de D. Pedro no Brasil, mesmo com os acontecimentos já citados (o Dia do Fico e o Cumpra-se), a situação das Forças Armadas não havia mudado. Particularmente em relação à Marinha, o comando dos navios ainda era exercido por oficiais portugueses, e a maioria da tripulação permanecia leal a Portugal.

Assim, após ter decidido permanecer no Brasil, tornando-se seu Príncipe Regente, e percebendo que ainda era fraco nos campos político e militar, em agosto de 1822, Dom Pedro decidiu ir a São Paulo para fazer acordos devido à situação com Portugal, que se deteriora cada vez mais. Em setembro, ainda na estrada, e acampado próximo ao Riacho do Ypiranga, D. Pedro recebeu cartas de sua esposa e de José Bonifácio. Em ambas, soube que Portugal havia endurecido suas decisões em relação ao Brasil e contra o próprio. Irritado e ciente de que não havia alternativa, o Príncipe Regente declarou a Independência do Brasil em 7 de setembro de 1822, expressando-se por meio das palavras “Independência ou Morte”,



Figura 3 – Quadro “Independência ou morte!”, de Pedro Américo

grito que ficou conhecido como “Grito da Independência” (Figura 3), tornando-se, a partir daquele momento, D. Pedro I, o Imperador do Brasil.

Ciente de sua fragilidade e das reações que a coroa portuguesa teria, D. Pedro I decidiu criar uma esquadra tipicamente brasileira. Em 10 de novembro de 1822, a Bandeira Nacional foi hasteada pela primeira vez em um navio de guerra brasileiro, a Nau *Martim de Freitas*, posteriormente rebatizada de Nau *Dom Pedro I*, a primeira nau capitânia. Assim nasceu a MB, criada para combater as forças navais portuguesas que se opunham à independência do país (DE ALMEIDA, 2022, par. 7-8).

Esta incipiente Marinha, composta por um número maior de tripulantes brasileiros, marcaria sua atuação com louvor, combatendo ou reprimindo as revoltas que ocorreriam naquela fase inicial do Primeiro Reinado, conhecidas como Guerras da Independência. Inúmeras batalhas e baixas ocorreram de fevereiro de 1822 a novembro de 1823, e a incipiente MB foi fundamental na consolidação do Brasil como nação e vital para a proteção da costa brasileira como defensora de uma nova nação, o Brasil.

## A GRAN-COLÔMBIA E SUA MARINHA NO INÍCIO DO SÉCULO XIX

Entre o final do século XVIII e o início do século XIX, a Espanha possuía uma das Marinhas mais poderosas do mundo, porém, ao se juntar à Marinha da França, ambas foram derrotadas, em 1805, na Batalha de Trafalgar, quando as enormes perdas diminuíram muito seu poder de combate. Apesar de contar com navios no Caribe para manter o fluxo logístico entre o continente, as ilhas da região

e a própria Espanha, seu poder naval já não era o mesmo em relação aos anos anteriores. A frota que se manteve presente na América Espanhola não era numerosa em navios, porém contava com uma tripulação experiente, incluindo os sobreviventes das batalhas navais contra a Inglaterra ocorridas na Europa.

A situação política da Espanha na Gran-Colômbia já havia se deteriorado desde o início do século XIX. Ao tomar conhecimento do desastre naval da Espanha na Batalha de Trafalgar, os *criollos*, elite nascida na América Espanhola, tinham um pensamento: libertar-se do domínio espanhol. Em julho de 1810 foi declarada a independência do Vice-Reino de Nova Granada. Além disso, foram criados conselhos de governo e atos de independência em algumas cidades.

Ao mesmo tempo, “a Marinha Nacional nasceu com a Independência, sendo presidente da Junta Suprema de Cartagena o Sr. José María García de Toledo, que, por decreto de 17 de setembro de 1810, criou o Comando Naval, sob o comando do Capitão Juan Nepomuceno Eslava, filho do vice-rei Sebastián Eslava” (ARMADA DA COLÔMBIA, s.f, 2023, par. 1).

A Espanha considerou esta situação inaceitável. Estando sob o comando de Napoleão e com a monarquia espanhola no exílio, não lhe foi possível uma reação que viesse a deter esse movimento. Somente quando Napoleão sofreu sua primeira grande derrota, em 1814, e estava no exílio, o rei espanhol conseguiu recuperar seu poder e rapidamente iniciar reações, visando manter intactas suas colônias na América. Ele emitiu ordens designando uma força militar naval e terrestre para suprimir toda e qualquer declaração de independência e enviou seus meios navais para controlar e reprimir os movimentos.

Assim, a partir de 1814, os movimentos de independência sofreram derrotas consecutivas, e seus líderes, incluindo Simón Bolívar, foram forçados a fugir e se esconder nas ilhas do Caribe. Somente alguns anos depois, os chamados patriotas conseguiram retomar o impulso da independência por meio de lutas sangrentas. A Gran-Colômbia, em 1823, era uma nação menor e menos desenvolvida que o Brasil, porém possuía uma frota naval que já lutava desde 1810, ou seja, tinha alguma experiência, e essa luta era pelo controle do comércio marítimo do Caribe, fator importante para sua economia.

Sobre Armada Republicana, descreve-se:

Era formada pelos brigues *Independiente, Marte, Fama, Confianza* e *Gran Bolívar*; as escunas: *Espartana, Independencia, Manuela, Chitty, Emprendedora, Aventina, Peacock, Antonia Manuela* e *Leona*. Ainda que as forças monarquistas fossem as mesmas, eram constituídas pelo brigade *San Carlos*, os bergantins-escunas: *Esperanza* e *Riego* ou *Maratón*; a escuna *Topsail Speculator*; veleiros: *María Salvadora, Estrella, Cora, Mariana, Rayo, María Habanera* e *Zulia*; as flechas: *Daring* e *Maracaibera*; as pequenas embarcações: *Guajira* e *Monserrat*, as falucas: *Resistencia, Mercedes, Brillante, Relámpago* e *Pedrito* e as canoas: *Raya, Duende, Palomera, Esperanza, Félix María, Altigracia, San Francisco* e *Corvette*, com um total de 49 canhões, 14 carronadas, quatro obuses, tropas e 670 fuzileiros navais, incluindo chefes e oficiais. (ARMADA, 2022, p. 1)

Assim, em 1823, ocorreria uma mudança positiva dos ventos, que muito favoreceria a libertação da Gran-Colômbia e de outras colônias na América espanhola.

## CENÁRIO MARÍTIMO DE BRASIL/PORTUGAL E GRAN-COLOMBIA/ESPANHA NA BATALHA NAVAL DO LAGO DE MARACAIBO

Em 1823, para quem fazia parte da Marinha do Brasil e desejava a total independência de Portugal, o cenário marítimo no Brasil inicialmente não era dos mais favoráveis. No mesmo sentido, o cenário da Gran-Colômbia, para os integrantes do Exército Republicano, foi igualmente desfavorável.

A Marinha portuguesa, em virtude da sua longa experiência no mar, parecia estar mais bem treinada e bem armada, contando nas suas tripulações com militares experientes e totalmente leais a Portugal. Após a Declaração de Independência feita por Dom Pedro I, tropas ou parte da população leal a Portugal se revoltaram em Pernambuco, na Cisplatina (hoje Uruguai), no Piauí, no Maranhão, no Grão-Pará e, principalmente, na Bahia, onde, desde 19 de fevereiro de 1822, já ocorriam motins em Salvador, local-chave e importantíssimo por ser a primeira capital do Brasil.

A situação era crítica para Dom Pedro I (Figura 4) e piorou quando Portugal decidiu enviar cerca de 2.500 soldados para apoiar o movimento de revolta das tropas portuguesas que haviam sido expulsas do Rio de Janeiro por não aceitarem a independência do Brasil. A Bahia era um lugar crítico, tanto para a coroa portuguesa quanto para o Brasil, e o Rei de Portugal, após ter sido declarada a independência do Brasil, tinha como propósito dividir a colônia em duas grandes áreas. O Sul e o Sudeste ficariam sob o controle de Dom Pedro I, e o Norte e o Nordeste sob o controle de Portugal. Caso isso se concretizasse, seria possível, no entendimento da coroa portuguesa, o envio de maior



Figura 4 – Meios disponíveis das Marinhas do Brasil e de Portugal em 1823

número de militares experientes à Bahia e posterior ataque ao Rio de Janeiro. Esse movimento, sem dúvida, sufocaria aqueles que queriam a independência e impediria o comércio de Minas Gerais, colocando o Brasil de volta sob o controle português.

Para tentar controlar a situação e derrotar os rebeldes, Dom Pedro I contratou oficiais estrangeiros com experiência em combate, entre eles o general francês Pierre Labatut, que lutou nas Guerras Napoleônicas, e o almirante inglês Thomas Cochrane, que lutou na Batalha de Trafalgar. Sob o comando do almirante, foi decidida a realização de um bloqueio naval à cidade de Salvador. O comandante da guarnição portuguesa no local era o Brigadeiro Inácio Luís Madeira de Melo, que, vendo-se cercado e com as consequências derivadas desse cerco, visualizou uma saída: atacar Itaparica, ilha onde

**A vitória da Armada brasileira sobre a portuguesa na Bahia foi um marco para a independência do Brasil e a transformação do cenário marítimo**

havia uma pequena comunidade e um forte que dominava a navegação na região. Após várias tentativas de manter o controle do local, Madeira de Melo percebeu que as perdas seriam além do esperado e decidiu render-se. Quase sem provisões, em 2 de julho de 1823, pela madrugada, decidiu abandonar o local. Escortados por navios e barcos brasileiros, todos os soldados portugueses sobreviventes partiram para Portugal. Em entrevista concedida à revista *Desafios do Desenvolvimento*, em 2016, o professor de História Sérgio Armando Guerra Filho afirmou que aqueles eram “leais ao governo de Lisboa. Para isso, travou-se uma guerra que, ao final, incorporou a Cidade da Bahia ao Império do Brasil” (IPEA, 2016, par. 4).

Essa vitória da incipiente Armada brasileira sobre a portuguesa na Bahia foi um marco para a consolidação da independência do Brasil e para a transformação do cenário marítimo. As outras pequenas revoltas ocorridas em áreas distantes da capital, como Maranhão, Piauí e Grão-Pará, foram rapidamente controladas graças às experiências e à confiança conquistadas.

Semelhante ao que ocorria no mar entre Brasil e Portugal, no exato ano de 1823, a situação nas colônias espanholas que desejavam a total independência da Espanha não era muito diferente. No Caribe, ocorreria uma batalha naval entre as Marinhas da Gran-Colômbia e da Espanha,



Figura 5 – Navios de Padilla cruzando a Barra de Maracaibo e recebendo fogo do Castillo de San Carlos.

Óleo sobre tela do pintor colombiano José María Espinosa intitulado “Acción del Castillo de Maracaibo (1823)” – Museo Nacional de Colombia. Recuperado em 21 de julho de 2023

que marcaria para sempre o processo de independência da região. Tropas leais à Espanha estavam a bordo e prontas para defender a região a todo custo. As diferenças entre os dois países seriam postas à prova pelo fogo, num local inesperado, o Lago Maracaibo. Neste local, considerado um objetivo vital, aconteceu o que a ARC considera como o maior combate naval entre as Marinhas da Gran-Colômbia e da Espanha, a Batalha Naval do Lago Maracaibo (Figura 5).

A batalha ocorreu em 24 de julho de 1823, na entrada do Lago Maracaibo. À frente da esquadra republicana estava o Almirante José Padilla, e quem comandava a esquadra espanhola era o Almirante Ángel Laborde y Navarro. A vitória republicana, ou patriota, foi decisiva para a independência da América Espanhola, pois desestabilizou a frota espanhola na região, o que permitiu às forças libertadoras da América Espanhola obterem vitórias em outras áreas, principalmente no Peru e na Argentina. Tal conquista foi tão importante no cenário marítimo da Gran-Colômbia que a Espanha perdeu o

controle naval total da região, acelerando-se o processo de consolidação da independência.

No Brasil, durante o ano de 1823, havia alguma presença marítima desde a criação, em novembro de 1822, de sua ainda incipiente Marinha. A frota naval lutou bravamente para controlar o comércio marítimo no Atlântico Sul, fator importante em sua economia. O cenário marítimo indicava que, apesar de ser

um país de enormes dimensões para a época, sua frota naval ainda era pequena para os requisitos necessários e permaneceu por muito tempo dedicada à guerra naval para tentar deter movimentos de revolta em seu território.

No cenário marítimo que se consolidava na Gran-Colômbia, em 1823, ter uma presença marítima com sua frota naval no Caribe, apoiando logisticamente os combates em terra, era essencial para a defesa dos portos dos ataques da Marinha espanhola e para a consolidação dos movimentos de independência na América Latina.

Dessa forma, em ambos os cenários marítimos, tanto no Brasil quanto na Grande Colômbia, suas Marinhas foram utilizadas para manter ou conquistar sua independência de Portugal e Espanha, respectivamente.

## CONCLUSÃO

Como abordado, o contexto histórico da Europa se mostrava extremamente turbulento no início do século XIX devido às guerras napoleônicas. Espanha

e França, poderosas monarquias, viram as suas esquadras perderem poder, tendo sido relegadas a segundo plano diante da poderosa esquadra britânica devido à humilhante derrota na Batalha Naval de Trafalgar, em 1805. A partir deste ano, uma sequência de decisões tomadas pelo regente português à época, D. João VI, influenciaria sobremaneira nas mudanças que ocorreriam na América.

A primeira ocorreu em 1806, quando D. João decidiu manter um comércio camuflado com os britânicos; a segunda, em 1807, ao decidir transferir toda a coroa portuguesa para o Brasil a partir do momento em que a Península Ibérica foi ocupada pelas tropas de Napoleão, provocando também o enfraquecimento da coroa espanhola em virtude da necessária ocupação deste reino por Napoleão; a terceira, em 1815, ao decidir elevar o Brasil à condição de Reino Unido; e a quarta, em 1821, quando, ciente do ocorrido nas colônias espanholas, decidiu manter no Brasil seu filho como regente. D. Pedro I criaria a MB em novembro de 1822, após declarar a independência do Brasil, e ela seria vital para a proteção da costa brasileira e para sufocar as Guerras da Independência, que eclodiram em alguns locais do novo Reino do Brasil.

Interessante notar que as duas primeiras decisões de D. João VI teriam uma estreita ligação com o movimento de independência nas colônias espanholas, pois, fruto delas, a coroa espanhola perdeu poder e já não tinha uma esquadra capaz de estar presente com todo o seu poderio no cenário europeu e na América. Tal fato provocou

consequências históricas, tais como a proclamação, em 1810, da independência do Vice-Reino de Nova Granada, assim como a criação da Armada Republicana (AR).

Os navios desta Armada seriam, da mesma forma que os da Marinha brasileira, fundamentais em todo o processo de libertação vivido pelas colônias espanholas, pois eles proporcionaram apoio logístico aos exércitos libertadores que combatiam em terra e assumiram a defesa dos portos no Caribe na luta contra os navios de guerra espanhóis. Além disso, em 24 de julho de 1823, a AR marcaria para sempre seu nome na história da libertação da Gran-Colômbia quando derrotou a esquadra espanhola na Batalha Naval do Lago Maracaibo, data que é considerada como o Dia da Armada Nacional da República da Colômbia.

Os relatos indicam que as configurações marítimas existentes na MB e na AR mostravam que, embora o Brasil fosse um país muito maior em dimensões territoriais, ainda possuía uma pequena frota naval e com tripulações com pouca experiência. A Gran-Colômbia ainda era uma nação menor e menos desenvolvida, mas já possuía uma frota naval que lutava desde 1810, ou seja, com muito mais experiência.

Para efeito de reflexão, nota-se que existiu uma diferença entre a independência do Brasil e a da América espanhola. Enquanto no Brasil ela foi feita pelo filho do rei português, evitando a desagregação do território brasileiro, nas colônias espanholas ela foi feita por *criollos*, apoiados pela população mais pobre e escravos, provocando um esfacelamento do império espanhol.

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ÁREAS>; América do Sul; América Latina; Colômbia;

<HISTÓRIA>; Guerra da Independência; História da América; História da Independência; História da Independência do Brasil; História da Marinha do Brasil; História do Corpo de Fuzileiros Navais; Independência do Brasil;

## REFERÊNCIAS

- ANDRADE, B. G. (2017). “Duzentos anos de 1817: caminhos historiográficos e algumas discussões sobre a Revolução Pernambucana”. *OPSSIS*, 17(1), 121-134. Minas Gerais. Brasil.
- ARIZABALO, P. C. (2010). “Trafalgar y su influencia en la independencia de Chile”. *Revista de Marina*, 127 (916).
- ARMADA DE COLOMBIA. (s.f). (2022). “Historia Naval”. Disponível em: <https://www.armada.mil.co/es/content/historia-naval-0>.
- ARMADA DE COLOMBIA (s.f.). (2023). “Historia de la Batalla Naval del Lago de Maracaibo”. Disponível em: <https://www.armada.mil.co/es/content/historia-de-la-batalla-naval-del-lago-de-maracaibo>.
- BUENO, C. (2023). “Os protagonistas da independência do Brasil. Para além das grandes personagens conhecidas pela historiografia, participação de populares, escravizados e indígenas foi fundamental para tornar o país independente”. *Ciência e Cultura*, 74(1), 1-5. São Paulo. Brasil. Disponível em: [http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?pid=S0009-67252022000100010&script=sci\\_arttext](http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?pid=S0009-67252022000100010&script=sci_arttext).
- BRAGA, C. Da C. (2022). “Do ‘Dia do Fico’ à Independência”. *Revista do Clube Naval*, 3(403), 16-21. Rio de Janeiro. Brasil. Disponível em: <http://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/clubenaval/article/view/3300/3540>. Acesso em: 20 jul. 2023.
- CÁCERES, S. U. (2017). “La Batalla Naval del Lago de Maracaibo”. *Ensayos sobre Estrategia Marítima*, 4, 51-68. Bogotá. Colômbia.
- CARVALHO, L. P. M. (2020). “Ação militar e política de D. João VI no Brasil”. *A Defesa Nacional*, 89 (795). Rio de Janeiro. Brasil.
- COTRIM, G., & RODRIGUES, J. (1997). *História Geral*. São Paulo: Saraiva, 152. São Paulo. Brasil.
- DE ALMEIDA, C. M. (2022). “200 anos de Independência do Brasil e da Esquadra brasileira: conheça a atuação da Marinha no processo de consolidação do país”. Agência Marinha de Notícias. Rio de Janeiro. Brasil. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/agenciadenoticias/200-anos-de-independencia-do-brasil-e-da-esquadra-brasileira>.
- GUERRA VILABOY, S. (1997). *Etapas y procesos en la historia de América Latina*. Xalapa, Vera Cruz. México.
- IPEA. (2016). “A guerra que orgulha a Bahia. Desafios do Desenvolvimento”. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com\\_content&id=3206](https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&id=3206).

# RUMO AO MAR: A importância da Nigéria para o Entorno Estratégico Brasileiro

**ADAUTO BUNHEIRÃO\***  
Capitão de Mar e Guerra (FN)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Fatores Físicos e suas implicações  
Fatores Humanos  
Fatores Históricos e Políticos  
Fatores Energéticos  
Fatores Econômicos  
Fatores Militares  
Oportunidades para o Poder Naval  
Brasileiro referentes à Nigéria

## INTRODUÇÃO

O presente artigo tem como propósito destacar a importância da República Federativa da Nigéria (RFN) para o Entorno Estratégico Brasileiro (EEB) e pontuar algumas oportunidades para o Poder Naval. Dessa forma, este trabalho apresenta a Nigéria como um importante

ator interno do Atlântico Sul (AS), com um grande potencial econômico e como fonte de recursos energéticos, com o poder militar em desenvolvimento e um mercado consumidor compatível com a taxa de crescimento populacional. Com intuito de analisar a estrutura da RFN, será utilizado o Método de Análise Geopolítica da Escola de Guerra Naval (BRASIL, 2021).

---

\* Oficial de Operações da Força de Fuzileiros da Esquadra. Foi comandante do Batalhão Naval (2020-2021).



Devido ao vento seco, originário do Deserto do Saara, a Região Norte da RFN apresenta um clima seco, que favorece o cultivo de algodão e amendoim. A parte setentrional, menos povoada, é composta por savanas. A porção sul da Nigéria é responsável pela produção de cacau e de palmeiras e possui um clima tropical chuvoso e densas florestas. O Delta do Níger e parcela do litoral são compostos por diversos pântanos (DE OLIVEIRA, 2012).

A Nigéria possui grande extensão territorial, com uma extensa rede hidroviária que permite o fluxo logístico do interior do país, por meio de seus rios, e possibilita atender outros países fronteiriços sem saída para o mar. Com relação ao ambiente marítimo, a RFN possui um extenso litoral, com posição favorável no GdG, que conecta os rios por meio dos deltas ou estuários, como o Delta do Níger.

### ***Oceanopolítica***

A posição geográfica da RFN lhe confere grande importância estratégica, por ser um país marítimo e ter passagem para a Sahel<sup>1</sup> ao Norte e ao Sul. Ademais, seu litoral possui projeção para o GdG e para o litoral da África Central (DE OLIVEIRA, 2012).

Conforme artigo da Embaixada dos EUA em Angola (2015), o GdG é uma

região focal referente ao setor energético global e responsável pelo desenvolvimento socioeconômico da maioria dos países da costa atlântica africana. Com os rendimentos provenientes dos hidrocarbonetos, oriundos da economia azul do Golfo, os Estados africanos da região constroem reservas financeiras para investimentos internos. Outro aspecto importante do GdG é a passagem das principais rotas comerciais marítimas que interligam a África ao resto do planeta.

A infraestrutura portuária credita ao país um Poder Marítimo capaz de apoiar o desenvolvimento econômico e permite a projeção do Estado para novas fronteiras comerciais.

A RFN encontra-se com projetos de investimentos para construção e modernização de vários portos, como o Tincan Island Container Terminal, localizado na Ilha de Tincan, que tem ligações logísticas

com as principais autoestradas da área metropolitana e com os principais centros industriais (DOS SANTOS, 2022).

Segundo Johnston<sup>2</sup> (2022), a atracação de um supertanque chinês, na inauguração do porto de águas profundas de Lekki, em julho de 2023, colocou a Nigéria em posição de liderança regional e com capacidade de otimizar a Área de Livre Comércio Continental Africana, impactando, aproximadamente, 1,3 bilhão de pessoas em 55

## **O Golfo da Guiné é focal para o setor energético global e para o desenvolvimento socioeconômico dos países da costa atlântica africana**

1 Sahel ou Sael (do árabe ساحل, *sahil*, que significa “costa” ou “fronteira”) é uma faixa de 500 a 700 km de largura, em média, e 5.400 km de extensão, entre o Deserto do Saara, ao norte, e a savana do Sudão, ao sul; e entre o Oceano Atlântico, a oeste, e ao Mar Vermelho, a leste. Fonte: Wikipédia. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Sahel>. Acesso em: 12 jul. 2022.

2 Lauren A. Johnston é professora associada da Universidade de Sydney e pesquisadora sênior consultora do Instituto Sul-Africano de Assuntos Internacionais (JOHNSTON, 2022).

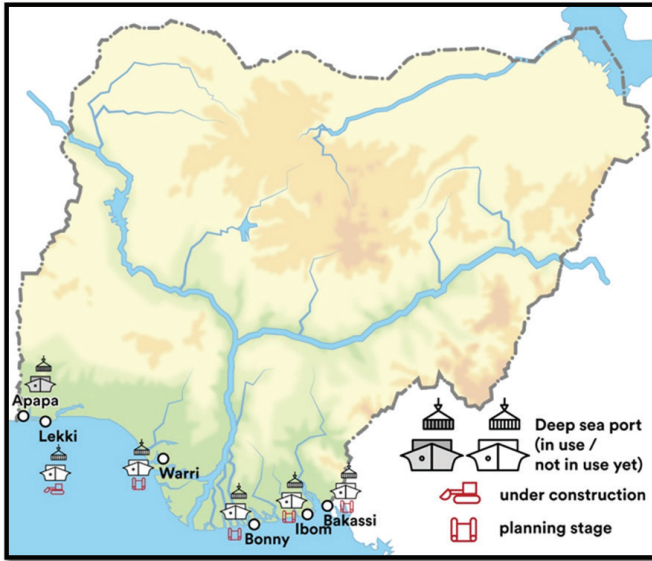


Figura 2 – Principais portos da Nigéria  
Fonte: Johnston (2022)

países. O Porto de Lekki (Figura 2) possui três berços de contêineres, um berço de granéis secos e três berços de líquidos (DOS SANTOS, 2022). Além dessa infraestrutura, ele pode operar cinco navios ao mesmo tempo, por ter capacidade logística de 20 mil contêineres, e melhorar a capacidade portuária da RFN, que utilizava os portos alternativos de Apapa e Tin Can Island (JOHNSTON, 2022).

Como exemplo do desenvolvimento da economia azul nigeriana, próximo ao Porto de Lekki encontra-se o Complexo Petroquímico do Grupo Dangote, com capacidade de refino de petróleo de 650 mil barris por dia, e, ao lado, a fábrica de fertilizantes de ureia e amônia. O presidente da Nigéria, Muhammadu Buhari, investiu US\$ 2,5 bilhões na construção da fábrica de

fertilizante, sendo a maior planta industrial de produção de ureia granulada da África e a segunda mais expressiva do mundo. Ela começou a operar no momento histórico da escassez do produto, ou seja, no decorrer da guerra entre Ucrânia e Rússia. Ambos os produtos citados, além de atender à demanda interna, serão exportados pela estrutura portuária de Lekki (JOHNSTON, 2022).

De acordo com a Figura 2, a RFN está planejando a construção de quatro novos portos de águas profundas: Warri, Bonny, Ibom e Bakassi. A construção dos novos portos agregados ao Porto de Lekki ajudará a Nigéria a recuperar os negócios marítimos perdidos. Por exemplo, devido à falta de infraestrutura dos antigos portos nigerianos, países como Níger, Chade, Burkina Faso e Mali, sem litoral, destinaram as suas operações de exportações e importações para outros países africanos, como Togo, Costa do Marfim e Gana (JOHNSTON, 2022).

### Por sua posição geográfica ligando a África ao mundo, a Nigéria exerce liderança no Golfo da Guiné

Por sua posição geográfica, sendo ponto comum das principais linhas de comunicação marítima (LCM) que interligam a África aos principais países do mundo, a Nigéria é um país que naturalmente exerce uma posição de liderança no GdG e que deve ter uma posição de destaque no EEB.

Os recursos provenientes de investimentos estrangeiros na estrutura portuária do país, em virtude dos interesses dos excedentes da capacidade energética explorada na região, ampliam a sua economia azul, colocando a RFN como um importante ator oceanopolítico do AS.

### Golfo da Guiné

Localizada na costa ocidental africana e banhada pelo Oceano Atlântico, a região do GdG é definida pelos países que se estendem do Senegal até Angola<sup>3</sup>, como pode ser verificado na Figura 3. A região é a maior produtora de hidrocarbonetos da África Subsaariana e tem a prospecção de petróleo e gás natural como sua principal atividade econômica. A RFN possui as maiores reservas petrolíferas da região e é o principal exportador de petróleo da África para o Brasil (ESPIÚCA, 2022). O Golfo possui um contingente populacional significativo, com cerca de 407,7 milhões

de pessoas. Observa-se que metade desse contingente corresponde à população da Nigéria. Isso ratifica a crescente importância de sua posição geoestratégica para o comércio internacional (DE OLIVEIRA; DA SILVEIRA, 2014).

Após um período de crise e estagnação econômicas, nas décadas de 1980 e 1990, a África observou um aumento dos fluxos comerciais marítimos e interesse das potências tradicionais e internacionais em seus recursos, bem como a interação política e econômica com os países emergentes à época: Brasil, Índia e China. Esse período, importante para o continente, é conhecido como “renascimento” africano, sendo o GdG uma região pujante diante dessa realidade. Além disso, cabe enfatizar que, devido a sua importância geopolítica, a segurança do Golfo é essencial para o AS (DE OLIVEIRA; DA SILVEIRA, 2014).

Cabe ainda afirmar que a estabilidade do GdG é importante para o EEB e para as LCM do AS. A Nigéria, como princi-



Figura 3 – Mapa dos países do Golfo da Guiné  
Fonte: Brasil (2022, p. 5)

3 Os países que integram a região do Golfo da Guiné são: Senegal, Gâmbia, Guiné-Bissau, Guiné, Serra Leoa, Libéria, Costa do Marfim, Gana, Togo, Benin, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial, Gabão, Congo, República Democrática do Congo e Angola (DE OLIVEIRA; DA SILVEIRA, 2014).

pal país da região, em virtude dos fatores econômicos, militares e populacionais, exerce um papel primordial na segurança e no desenvolvimento do GdG e investe na infraestrutura portuária e na extração de derivados de petróleo, que são essenciais para a segurança energética global.

Ademais, observa-se ainda que as atividades ilícitas no Golfo, como a pirataria, têm afetado diversos atores extrarregionais importantes. Esse motivo incentiva o Golfo à militarização do AS para proteger as linhas marítimas de interesse dos Estados envolvidos (ROMUALDO, 2022).

Entre os fatores de insegurança, surgiu, em 2005, o Movimento pela Emancipação do Delta do Níger (Mend)<sup>4</sup>. Ele concentra sua atividade na região costeira da Nigéria, em especial no Delta do Rio Níger, local da concentração da produção de petróleo *onshore* do país (DE OLIVEIRA;

DA SILVEIRA, 2014). Outro movimento que merece destaque é o Boko Haram. Ele surgiu nos anos 2000 na RFN, com objetivos religiosos de implementação das leis islâmicas, e se tornou violento no decorrer da sua existência, principalmente durante os conflitos com as forças de segurança (HILL, 2012). Existem vários movimentos menores que promovem a insegurança da região, inclusive no Delta do Rio Níger, como o grupo dos Vingadores do Delta do Níger (ROMUALDO, 2022).

A pirataria e os movimentos de grupos ilícitos no GdG promovem insegurança regional, prejudicando as LCM e o comércio global. Nesse contexto, as ações de outros Estados não africanos, com interesses nos recursos regionais, criam uma área militarizada no GdG, dentro do EEB. As ações para a diminuição das atividades ilícitas e de pirataria possuem

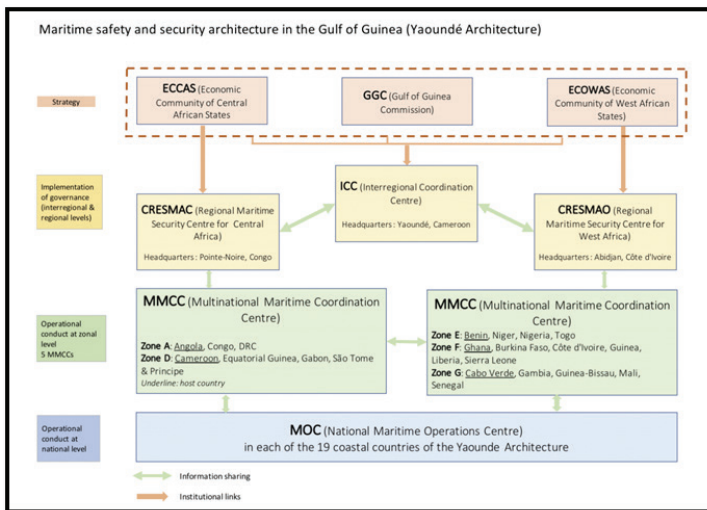


Figura 4 – Arquitetura marítima regional do Golfo da Guiné

Fonte: ARQUITETURA DE YAOUNDÉ. Centro de Coordenação Interregional [on-line]. 2022.

Disponível em: [https://icc-gog.org/?page\\_id=1704&lang=pt](https://icc-gog.org/?page_id=1704&lang=pt). Acesso em: 30 jul. 2022

4 O Mend constitui uma organização “guarda-chuva”, formada por diversos grupos menores, e possui vários objetivos. Dentre eles, destacam-se aumento da participação política e na parcela dos lucros do petróleo apropriada pela região; maiores investimentos no desenvolvimento socioeconômico regional; e redução da militarização da região (GHOSH, 2013 *apud* DE OLIVEIRA; DA SILVEIRA, 2014).

reflexos diretos na economia africana, bem como nos preços dos derivados de petróleo nigerianos.

Com o propósito de aumentar a segurança marítima no GdG, em junho de 2013, os líderes da Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (Cedeao), da Comunidade Econômica dos Estados da África Central (Ceeac) e da Comissão do Golfo da Guiné (CGG) reuniram-se em Yaoundé, Camarões, para lançar as bases de uma estratégia regional comum para prevenir atividades ilícitas nas águas do Golfo. A arquitetura de Yaoundé (Figura 4) é um abrangente fórum regional de enfrentamento à crise de segurança marítima no GdG.

Cabe ressaltar que todas as ações internacionais e dos estados africanos estão obtendo resultados na redução dos ilícitos na região e na redução das atividades de pirataria, como ações regionais de projetos como o Deep Blue<sup>5</sup> e o Falcon Eye<sup>6</sup>, que estão operando e patrulhando por mar e ar os afluentes do Delta do Níger, onde grupos piratas tradicionalmente operam. Alinhado a isso, o novo centro C4I<sup>7</sup> da Nigéria, localizado em Lagos, foi criado e projetado para coordenar as ações levantadas pela inteligência daquele país. Essas iniciativas podem fornecer dissuasão e aplicação baseada em inteligência (ROMUALDO, 2022).

Com ações internacionais, o Grupo G7 dos Amigos do Golfo da Guiné (G7++FoGG) fomentou fóruns internacionais para coordenar o apoio à região, verificando a implementação e a operacionalização das estruturas do processo de Yaoundé, citando o Centro de Coordenação Interregional (CIC), em Yaoundé, inaugurado em 2014; o Centro de Coordenação Regional de Segurança Marítima da África Central (Cresmac), em Ponta Negra (República do Congo), em operação; e o Centro Regional de Coordenação de Segurança Marítima da África Ocidental (Cresmao), com sede em Abidjan. Haverá Centros de Coordenação Multinacional (CMC), além dos centros de Cotonou (Zona E) e Douala (Zona D), que estão ativos. Luanda está planejada para receber o CMC da Zona A, porém as Zonas F e G ainda não possuem centros operacionalizados (PORTUGAL, 2016).

Como parte das ações de segurança marítima do GdG, em 2021, navios de guerra brasileiros, estadunidenses, britânicos, franceses, italianos, espanhóis, portugueses e russos, entre outros, realizaram exercícios operacionais no Golfo. As Presenças Marítimas Coordenadas da União Europeia têm prestado apoio contínuo à área, enquanto os exercícios navais, liderados por atores externos à região, como França, Estados Unidos e o próprio Brasil, concentram-se

5 Deep Blue é um projeto de US\$ 195 milhões que reúne uma mistura de navios, aeronaves e *drones* para fazer a patrulha das linhas de navegação no largo da costa da Nigéria. Ele irá identificar potenciais áreas problemáticas e responder de forma rápida à pirataria. Além disso, surgiu depois da Lei de Supressão da Pirataria e Outras Ofensas Marítimas, promulgada pelo órgão legislador nigeriano em 2019, que fortaleceu a habilidade do Estado para lidar com a pirataria. Fonte: “Nigéria lança projecto para combater a pirataria no Golfo da Guiné”, Africa Defense Forum [on-line]. Disponível em: <https://adf-magazine.com/pt-pt/2021/07/nigeria-lanca-projecto-para-combater-a-pirataria-no-golfo-da-guine/>. Acesso em: 22 jul. 2022.

6 O sistema de vigilância marítima Falcon Eye, da Marinha da Nigéria foi oficialmente inaugurado em 13 de julho de 2021. O sistema está em desenvolvimento desde 2014, com o Centro Regional de Comando e Controle do Leste comissionado na base naval de Calabar em 2017. Fonte: BINNIE, Jeremy. “Nigerian Navy inaugurates Falcon Eye surveillance system”. Jane’s [on-line]. Disponível em: <https://www.janes.com/defence-news/news-detail/nigerian-navy-inaugurates-falcon-eye-surveillance-system>. Acesso em: 22 jul. 2022.

7 A Sigla C<sup>2</sup>, utilizada desde a época da Guerra Fria, evoluiu para C<sup>3</sup>I (Comando, Controle, Comunicações e Inteligência) e para C<sup>4</sup>I (inclusão de Computador).

no desenvolvimento de capacidades e na interoperabilidade (ROMUALDO, 2022).

Para Romualdo (2022), ocorreram reduções dos números de pirataria e assaltos à mão armada no GdG devido às ações conjuntas com países amigos, de acordo com o Centro de Relatórios de Pirataria do Bureau Marítimo Internacional, em 2021. Isso pode ser observado comparando-se os relatórios anuais de 2020 e 2021, em que em 2021 há uma queda de 32% nos ataques gerais. A queda é atribuída principalmente à diminuição da atividade na região do GdG e especialmente nas águas nigerianas.

As ações internacionais em conjunto com ações dos Estados do GdG, principalmente a Nigéria, apresentam um cenário favorável para a reversão do quadro de insegurança da região. Alguns fatores estão contribuindo positivamente para o desenvolvimento local e para a segurança marítima, tais como: números decrescentes de ilícitos marítimos, construção de centros de Consciência Situacional Marítima, desenvolvimento das atividades de inteligência ao combate ao crime e a presença constante das Marinhas amigas em exercícios militares.

Acrescenta-se que a Organização Marítima Internacional (OMI)<sup>8</sup> encontra-se apoiando a RFN no desenvolvimento da Estratégia Nacional de Segurança Marítima, que abrange todas as expressões do PN. Esse processo tem como propósito comprovar a estratégia nacional para ser ratificada por todos os poderes, de modo que identifique lacunas críticas e sobreposições, capacitando os líderes para moldar e utilizar os recursos de forma mais eficaz (IMO, 2021).

Logo, com Estratégia Nacional de Segurança Marítima, população que

corresponde a aproximadamente metade do somatório dos países regionais, investimentos nas estruturas portuárias, incluindo portos de águas profundas, e posição geográfica que favorece as suas ações de oceanopolítica, a RFN, além de ser proprietária de maior parte dos recursos energéticos do GdG, detém as principais LCM da África.

Portanto, a Nigéria é o principal ator interno do GdG e encontra-se desenvolvendo o Poder Marítimo, que inclui as ações de segurança marítima dos atores externos e internos por serem muito favoráveis ao projeto da RFN. Nesse contexto, qualquer país que possua o Golfo da Guiné como objetivo ou preocupação deverá adotar uma postura de cooperação com a Nigéria, principalmente nos aspectos relativos ao Poder Marítimo.

## FATORES HUMANOS

A RFN caracteriza-se por uma grande diversidade regional, étnica e religiosa. Possui cerca de 250 etnias e diversas religiões. Destacam-se: o islamismo, como opção de cerca de 50% da população; o cristianismo, representando 45%; e aproximadamente 5% representando os cultos locais (BRASIL, 2018). De fato, a Nigéria é o país mais populoso da África, somando, aproximadamente, 206 milhões de habitantes (Gráfico 1). O inglês é o idioma oficial no país, porém cerca de 250 línguas e dialetos são falados por vários povos, como os hauçá-fulani no Norte, os iorubás no Sudoeste e os ibos no Sudeste (ALVES, 2018).

A RFN é o país que apresentará o maior crescimento demográfico no sé-

8 A OMI foi criada em 1948, como um organismo especializado na estrutura da Organização das Nações Unidas (ONU), com o propósito de promover mecanismos de cooperação, segurança marítima, prevenção da poluição e remoção dos óibices ao tráfego marítimo. Fonte: MARINHA DO BRASIL [on-line]. Organização Marítima Internacional (OMI/IMO). Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dhn/?q=pt-br/node/35>. Acesso em: 22 jul. 2022.

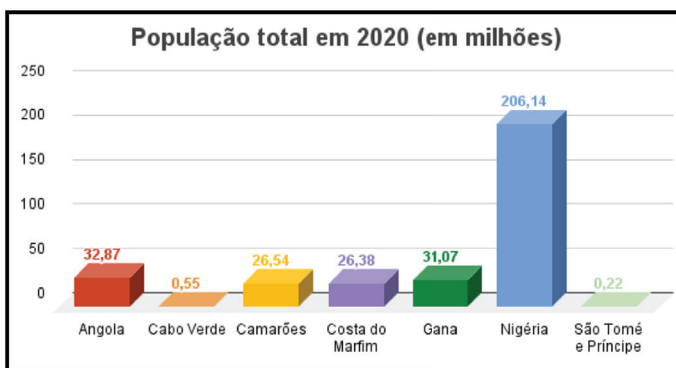


Gráfico 1 - Comparação da população dos países do Golfo da Guiné  
Fonte: Brasil (2022, p. 6)

culo atual, segundo informações de José Alves (2018). O autor afirma, ainda, que a Nigéria será o terceiro Estado mais populoso do mundo após 2047, ficando atrás apenas da Índia e da China. Conforme as projeções da Divisão de População da Organização das Nações Unidas (ONU), a população nigeriana aumentará para 732 milhões em 2100. Para efeito comparativo, a RFN possuía 37,9 milhões de habitantes em 1950.

Os números demonstram o potencial da Nigéria quanto ao seu quantitativo populacional, pois, atualmente, o país possui um mercado consumidor considerável no AS e com previsões para se tornar o mais populoso do EEB. O aumento populacional de um Estado deve ser analisado não somente por meio de números absolutos, mas também pelo bônus demográfico<sup>9</sup> do crescimento, conforme pode ser analisado nos dados do Gráfico 2.

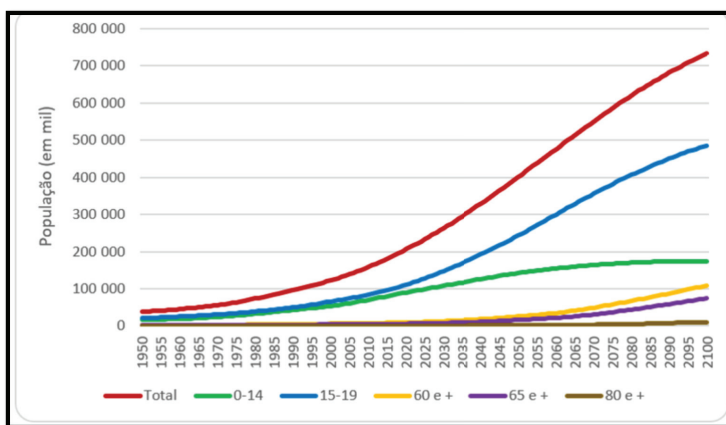


Gráfico 2 – População total e por grupo etário, Nigéria: 1950-2100  
Fonte: José Alves (2018)

<sup>9</sup> O bônus demográfico é definido pelo período em que a estrutura populacional fica favorável ao crescimento econômico, por causa da diminuição do número de nascimentos. A razão desse favorecimento é o número de crianças ser menor na população; além disso, o de idosos também não é alto (SOARES, 2008).

Observa-se, no Gráfico 2, o alto crescimento populacional absoluto, com aumento da população de 15 até 19 anos, o que indica uma estrutura etária rejuvenescida até 2100. Comparando o crescimento populacional de 15 até 65 anos, que significa a população em idade ativa, com o crescimento da população dependente abaixo de 14 anos, indica-se que o bônus demográfico da Nigéria é positivo durante o século XXI.

Conclui-se, com fulcro nos fatores humanos, que a RFN será uma potência demográfica mundial, apresentando bônus demográfico positivo durante todo o século, e representará um mercado consumidor de vulto no cenário internacional. Para que isso ocorra, algumas questões internas necessitam ser resolvidas, a fim de retirar parcela da população da linha de pobreza. Caso sejam superadas as dificuldades internas, os fatores humanos nigerianos serão essenciais para o desenvolvimento econômico do país.

## FATORES HISTÓRICOS E POLÍTICOS

Conforme descrevem Falola e Heaton (2008), após quase um século de colonialismo britânico, a RFN declarou a sua independência em 1º de outubro de 1960, porém, após este evento, não houve no país um estado de paz para o seu desenvolvimento interno, já que passou por uma guerra civil<sup>10</sup>, que tirou a vida de cerca de três milhões de pessoas, e enfrentou um intenso período de instabilidade política, com uma série de golpes militares. Pode-se afirmar que grande parte dos problemas atuais da Nigéria é oriunda dos pro-

cessos do Estado colonial que controlava a economia e o cotidiano sociopolítico, marcados por disputas étnicas e religiosas. A instabilidade político-institucional está ligada inicialmente às disputas entre os produtores rurais e as elites governantes pelos recursos provenientes do setor agroexportador, que tem o cacau como produto principal (FALOLA; HEATON, 2008, p.165). Na década de 1970, com o crescimento de recursos oriundos da exploração do petróleo e derivados, novos conflitos e tensões foram estimulados (ALVES, 2018).

Cabe destacar o evento histórico marcante na trajetória da Nigéria: a Guerra de Biafra. Após a independência do país, houve a reunião de algumas etnias africanas para a formação da nova nação. Destacam-se: os ibos, provenientes da província de Biafra, a leste do território, e que caracterizavam a elite da RFN, em razão de terem os melhores empregos e salários; e os hauçás, mulçumanos provenientes do Norte e acostumados a um sistema semifeudal. No ano de 1966, um grupo de militares da etnia ibo assumiu o poder no país, porém, seis meses depois, por meio de um contragolpe de militares da etnia hauçá, o recente governo foi derrubado, e a etnia ibo passou a ser exterminada em toda Nigéria. Os ibos que escaparam da guerra fugiram para a sua província de origem e declararam independência da Nigéria. A região de Biafra era grande produtora de petróleo e a província que sustentava economicamente o país. A guerra civil teve início em 1967 e, por não ser aceita a separação, somente terminou em 1970 (PERCILIA, 2022).

10 A Guerra Civil da Nigéria, também conhecida como Guerra Civil Nigeriana, Guerra Nigéria-Biafra ou ainda Guerra de Biafra, que durou de 6 de julho de 1967 a 13 de janeiro de 1970, foi um conflito político causado pela tentativa de separação das províncias ao sudeste da Nigéria, como a república autoproclamada de Biafra. Fonte: própria, 2022.

A Nigéria possui recente independência, com aproximadamente 60 anos de amadurecimento político, e segue o padrão dos países africanos por ocasião da saída dos colonizadores, mantendo-se instável internamente.

Conforme apresentado anteriormente, observa-se que a Nigéria é formada por várias etnias diferentes que disputam o poder; tem recursos provenientes do agronegócio e do petróleo; passou por uma guerra civil com milhões de vítimas, o que prejudicou o desenvolvimento do Estado; e tem como característica a instabilidade política, em razão de vários presidentes depostos. Pelo viés da História, a Nigéria deve superar os problemas internos, construir uma unidade nacional e fortalecer o sistema democrático para melhorar o posicionamento no SI.

Durante os primeiros anos, a RFN adotou uma política externa retraída, conservadora e ligada ao Reino Unido. Ao final da guerra civil, o governo nigeriano investiu na expansão do setor petrolífero no Delta do Níger e obteve como resultado o ingresso na Organização dos Países Exportadores de Petróleo (Opep), em 1971. Cabe destacar que esse governo participou do boicote realizado pela Opep, em 1973, para o aumento do preço internacional do produto. Ao longo da década de 1970, o país viveu o apogeu da sua política externa, devido ao auge do preço internacional do petróleo (DE OLIVEIRA, 2012).

Apoiada pelos recursos petrolíferos, em dezembro de 1973, a Nigéria conseguiu reunir 14 Estados do Oeste africano para discussão de uma proposta de cooperação e integração. A liderança nigeriana foi decisiva na implementação

da Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (Ecowas, da sigla em inglês) (FRANCIS, 2006). Em 1975, após diversas reuniões, o tratado foi assinado oficialmente. A Ecowas foi de encontro à *Communauté Economique de l'Afrique de l'Ouest* (CEAO), uma comunidade que estava sendo fomentada pela França<sup>11</sup> e que incluía apenas os países francófonos do Oeste africano (DE OLIVEIRA, 2012).

A terceira fase da política externa nigeriana ocorreu com Murtala Mohammed em 1975. Entre as suas principais ações, destaca-se o reconhecimento do Movimento Popular de Libertação de Angola, com influência no reconhecimento da Organização da Unidade Africana (GAMBARI, 2008). Nesse período, a Nigéria foi liderança africana nas lutas em apoio contra o Apartheid pela libertação da África Austral do colonialismo, com ajuda financeira, diplomática e de fornecimento de material (ADEBAJO, 2008).

Em suma, pode-se dizer que a RFN é uma liderança africana capaz de influenciar o seu entorno. Com a força dos recursos do petróleo, ela conseguiu consolidar a Ecowas, apoiando a formação do Estado angolano e outras ações. Por razões históricas, a Nigéria é um líder regional com liderança geopolítica no continente africano.

Segundo De Oliveira (2012), a década de 1980 foi marcada pela diminuição dos preços do petróleo e queda do PIB; além disso, foi um período caracterizado pela estagnação econômica do país e redução de influência no cenário internacional.

Na prática, a instabilidade política foi constante na Nigéria, pois ocorreram golpes contra governos civis (1966, 1983

---

11 Durante a Guerra de Biafra, mesmo não reconhecendo oficialmente o governo deste país, o governo francês apoiou, informalmente, a região secessionista, seja diretamente ou por meio de suas ex-colônias, muitas das quais reconheceram formalmente a independência de Biafra (DE OLIVEIRA, 2012).

e 1993) e nas diferentes fases de governos militares (1966, 1975, 1976 e 1985). Os militares nigerianos incorporaram o sectarismo étnico, religioso e regional e passaram a disputar os recursos oriundos do setor petrolífero. Ademais, a apropriação privada dos recursos e o papel central exercido nos negócios públicos condicionaram a continuidade da influência militar nos governos civis após 1999, como demonstra a eleição dos generais Olusegun Obasanjo (1999 e 2003) e Muhammadu Buhari (2015) (AKE, 1993).

É importante ressaltar que a Nigéria está apresentando grande vitalidade democrática, com eleições regulares para todos os níveis do Poder Executivo e do Legislativo, desde a redemocratização do país, em 1999. Como mencionado, a RFN se tornou independente em 1960 e teve, em sua maioria, governos militares desde 1966, com exceção do período de 1979 a 1983, estendendo-se até o ano de 1999. As últimas eleições gerais, realizadas em 2015, tiveram desfecho histórico. Pela primeira vez, um candidato presidencial de oposição (Muhammadu Buhari) foi vencedor; seu adversário Goodluck Jonathan reconheceu a vitória antes do anúncio oficial do resultado (BRASIL, 2018).

Na visão de Montclos (2015, p. 8), a Nigéria é um Estado frágil, mas não um

“Estado falido”. Com esse pensamento, conclui-se a análise histórica da Nigéria, um país líder regional, com a principal fonte de recursos oriunda da extração do petróleo e derivados e com conflitos internos étnicos, religiosos e regionais. Embora a democracia tenha sinal de evolução nos últimos anos, a política interna sofre influência dos militares, por ter uma estrutura administrativa governamental ineficaz e prejudicada pela prática da corrupção. Quanto à política externa, pode-se dizer que ela influenciou outros Estados africanos, apoiou os movimentos de descolonização e libertação e liderou a formação da Ecowas. Em razão dos fatores citados, a Nigéria é conhecida como “A Voz da África”, com atuação reconhecida em temas regionais e nos fóruns de organismos internacionais.

## FATORES ENERGÉTICOS

A Nigéria é um dos principais produtores de petróleo, gás e derivados do continente africano e possui grandes reservas nas águas do GdG (Gráfico 3). Antes da sua independência, ela produzia cerca de 5.100 barris/dia. Essa produção aumentou em 1974 e atingiu a marca de 2,3 milhões de barris/dia (FALOLA; HEATON, 2008). Nesse contexto, o



Gráfico 3 – Produção de petróleo e gás da Nigéria  
Fonte: Brasil (2022, p. 11)

petróleo corresponde a 40% do PIB, e o gás natural corresponde a uma forma de diversificação da sua matriz energética e de parceiros, como a Europa. Isso inclui também projetos de gasodutos (BRASIL, 2022).

Ainda que a exploração de gás natural seja incipiente por falta de gasodutos, a RFN possui a segunda maior reserva de petróleo e gás da África. Em contrapartida, a demanda de energia elétrica total do país é de mais de 40 mil *megawatts*, porém a geração nacional é de 4.5 mil *megawatts* e as linhas de transmissões são precárias, gerando oscilações e interrupções energéticas nas principais cidades. Atualmente, esse fato é um problema para a industrialização e para o desenvolvimento do país, porque os empresários utilizam geradores locais com o intuito de proverem os seus negócios (BRASIL, 2018).

Para reduzir o problema energético, a Nigéria lançou a Iniciativa de Energia Presidencial em 2021, que visa aumentar a capacidade de geração nacional para 25 mil *megawatts* até 2025. Essa iniciativa conta com um investimento inicial de aproximadamente 2 milhões de dólares, para a substituição do carvão e dos combustíveis fósseis por hidrelétricas e energias alternativas, como eólica e solar. Segundo o Fundo Monetário Internacional (FMI), a Nigéria enfrenta um déficit energético significativo e, por isso, necessitará de 49 milhões de dólares em investimentos até 2030 (NIGÉRIA, 2022).

O Gráfico 4 mostra a matriz energética nigeriana para o desenvolvimento in-

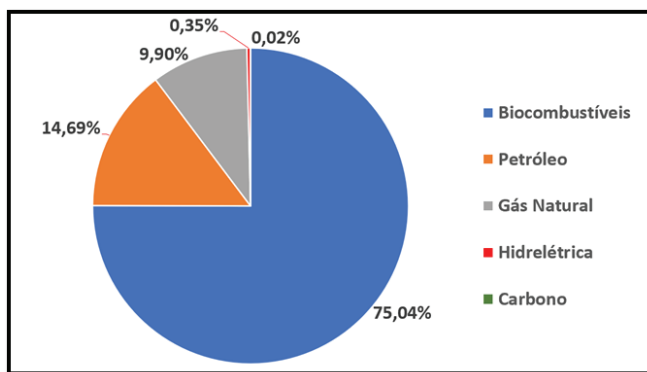


Gráfico 4 – Matriz energética da Nigéria  
Fonte: L'Anné Stratégique (2022)

terno e, principalmente, econômico. O país necessita de grandes investimentos para suprir as suas reais necessidades e tem uma área com grande possibilidade de investimento externo. O setor energético é estratégico para qualquer nação; com isso, o governo da RFN iniciou investimentos por meio de um Plano Presidencial, ainda que pequeno, nas infraestruturas críticas de energia e na diversificação da sua matriz energética, demonstrando preocupação com o setor. Quanto às exportações de petróleo e gás, a Nigéria segue como um grande produtor mundial e como um dos países responsáveis pela segurança energética mundial.

## FATORES ECONÔMICOS

A Nigéria é a maior economia africana, conforme mostra o Gráfico 5. Nele, os valores do PIB dos países do GdG são menores que o valor absoluto do PIB nigeriano. Com uma posição central no GdG e com acesso aos recursos energéticos, a RFN exerce uma posição de liderança e influência nas organizações internacionais regionais, como a Ecowas e a União Africana (BRASIL,

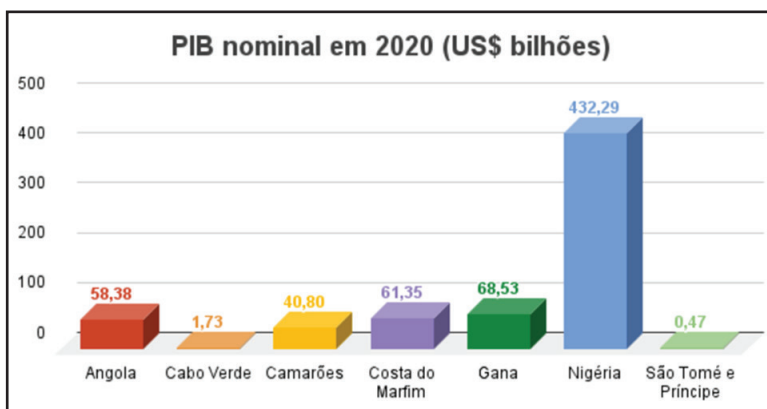


Gráfico 5 – Produto Interno Bruto dos países do Golfo da Guiné referente ao ano de 2020  
Fonte: Brasil, 2022.

2022). Cabe enfatizar que a economia da RFN é bastante dependente do petróleo, gás natural e derivados e possui pouca diversificação de produtos.

Com o apogeu dos valores da década de 1970, o petróleo, entre 1974 e 1976, era responsável por 87% das exportações nigerianas e atingia o PIB anual de aproximadamente 20 bilhões de dólares, ou seja, o PIB da Nigéria era maior que a soma do PIB de todos os países vizinhos (ADEBAJO, 2008). Em contrapartida, ao longo da década de 1970, a produção agrícola, base da economia e das exportações nigerianas por muitos anos, teve índice negativo. Isso tornou o país dependente das importações de alimentos (FALOLA; HEATON, 2008).

Nesse período, com a entrada dos recursos oriundos do petróleo, a Nigéria elevou bastante os gastos do governo e ampliou a estrutura de serviços públicos e investimentos em projetos de infraestruturas, como estradas e aeroportos, que foram destruídos durante a guerra civil. Ademais, parcela dos recursos foi destinada para escolas e quartéis, ocorrendo um aumento das verbas alocadas para o setor de Defesa (FALOLA; HEATON, 2008).

Na década de 1980, durante o governo de Muhammadu Buhari, a Nigéria passou por graves problemas econômicos, devido à queda dos valores do petróleo no mercado internacional. Isso, consequentemente, implicou a queda da arrecadação do governo federal. Outro fato que agravou a crise do país foram as negociações da dívida externa com o Fundo Monetário Internacional, que à época consumia 40% de toda arrecadação federal. Para aceitar as condições para uma renegociação, o FMI exigia a adoção de um Programa de Ajuste Estrutural, ou seja, impunha várias medidas para estabilizar a economia, como a redução dos gastos do governo, privatizações de estatais e fim de subsídios de controle de preços. Buhari não aceitou o programa de ajuste, pois não obteve uma folga na pressão exercida pelos juros da dívida externa (AKINTERINWA, 2001). Em 1985, Buhari sofreu um golpe, sendo deposto e substituído pelo Major-General Ibrahim Badamas Babangida.

Em 1986, Babangida aceitou os termos do FMI, adotou o Programa de Ajuste Estrutural e conseguiu novas linhas de crédito (METZ, 2002). O Pro-

grama apresentou resultados imediatos, obteve sucesso em reduzir os gastos do governo, contribuiu para o aumento do agronegócio e da produção de matéria-prima e melhorou a vida das populações das áreas rurais. Por outro lado, ocasionou aumento nos níveis de desemprego, diminuição de salários e aumento inflacionário. Com o fim dos subsídios governamentais, os preços de combustíveis subiram 1.000% entre 1988 e 1993 (FALOLA; HEATON, 2008).

A pujança econômica da Nigéria na década de 1970, proporcionada pelos altos preços do petróleo, foi essencial para a reconstrução do país no período pós-guerra civil. Por meio de ajuda financeira aos países africanos do seu entorno estratégico, a Nigéria exerceu uma importante função de liderança regional. A década de 1980 foi marcada por graves problemas econômicos devido à baixa dos preços do petróleo e da política econômica adotada em parceria com o FMI. O aprendizado das duas décadas reflete a necessidade da Nigéria diversificar a economia por meio de investimentos em outras vertentes, como o agronegócio, com o intuito de mitigar a dependência que possui do petróleo para a estabilidade nacional.

Em resposta aos problemas econômicos e à consequente perda de influência externa, a Nigéria reestruturou suas relações externas, priorizou parceiros e elaborou suas relações em quatro círculos concêntricos. Além disso, o país foi posicionado de forma mais assertiva no cenário internacional, com uso mais eficaz dos recursos federais (GAMBARI, 2008). Conforme essa nova estrutura, o primeiro círculo interno, representado pelos países fronteiriços, como Chade, Camarões, Níger e Benim, atenderia às questões ligadas à segurança e à independência econômica. O segundo círculo

estaria diretamente ligado aos membros da Ecowas, ou melhor, aos demais países da região, como Burkina Faso, Cabo Verde, Costa do Marfim, Gâmbia, Gana, Guiné-Bissau, Libéria, Mali, Senegal, Serra Leoa e Togo. O terceiro círculo estaria ligado às questões continentais, como manutenção da paz, cooperação e desenvolvimento da União Africana. Por último, o quarto círculo concêntrico seria aquele que trataria das relações da RFN com organizações, instituições e Estados não-africanos (ADEBAJO, 2008).

A década de 1990 foi de grande dificuldade econômica para a RFN, pois houve um abandono do Programa de Ajuste Estrutural, e o regime do presidente Sani Abacha sofreu várias sanções internacionais devido à forma violenta de condução (AKINTERINWA, 2001). Como resultado, várias empresas estrangeiras retiraram investimentos do país, ocasionando uma redução no setor do petróleo. Nesse período, houve uma grande desvalorização da moeda local, que contribuiu para imagem negativa do país no SI (FALOLA; HEATON, 2008).

A transição para o governo civil, em 1999, marcou o início da recuperação econômica e da imagem internacional do país, o que norteou a Nigéria nos anos 2000. No período do presidente Olusegun Obasanjo, a RFN buscou sanar dívidas, executou visitas internacionais em busca de parcerias e recursos e adotou uma política econômica que representou a recuperação do Plano de Ajuste Estrutural (DE OLIVEIRA 2012). Com essas medidas, o crescimento do PIB aumentou de 2,9% no ano 2000 para 4,9% em 2004, chegando a 8,9% em 2006. Outro aspecto importante foi o setor petrolífero, que continuou sendo o mais importante do país, porém outros setores não ligados ao petróleo tiveram um crescimento sig-

nificativo (FALOLA; HEATON, 2008). Nesse viés, em 2008, o setor agrícola representou cerca de 40% do PIB nigeriano e empregou cerca de 40% da população do país (RYSZYK, 2010).

O período de 1990 a 2010 foi de grande importância para a política econômica nigeriana, em razão de a RFN ter aprendido que uma democracia transparente e saudável é essencial para as relações exteriores. Então, por não seguir essa regra, sofreu sanções internacionais, na década de 1990, e foi obrigada a seguir novos rumos. A partir dos anos 2000, com um novo governo e um projeto econômico amparado no Programa de Ajuste Estrutural, por meio de parcerias internacionais e diversificação dos setores econômicos, a Nigéria elevou significativamente o seu PIB e pavimentou a sua estrutura econômica para os tempos atuais.

Atualmente, a Nigéria pertence ao grupo de países conhecido como Next Eleven<sup>12</sup>. Esses países, considerando a população, a modernização e o crescimento

do PIB, serão atores de grande relevância em breve no SI, com possibilidade de superarem as atuais potências mundiais (REIS DA SILVA, 2013). Corroborando com a assertiva, após uma estagnação econômica em 2016, o PIB da Nigéria aumentou 0,8% em 2017, porque o crescimento econômico foi incentivado pelo petróleo e pela agricultura. Os recursos gerados pelo petróleo aumentaram devido à melhoria dos preços no mercado internacional e, internamente, por uma diminuição dos conflitos no Delta do Níger (AITALOH; RAJI; TIMMIS, 2018, pp. 10-14).

Ressalta-se ainda que a Nigéria apresenta a economia com um potencial de crescimento significativo, acrescido de um mercado interno em expansão devido ao grande crescimento populacional. Acrescenta-se a isso a necessidade de a RFN superar várias questões internas para garantir o pleno crescimento, como os elevados índices de corrupção, melhoria das infraestruturas de transporte e energia e adquirir a autossuficiência na produção de alimentos (BRASIL, 2018).

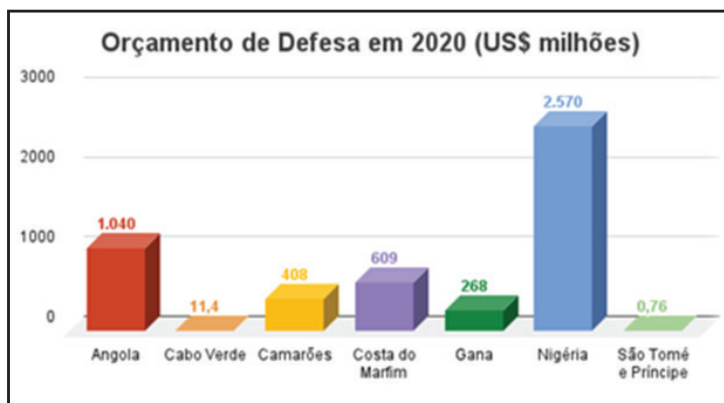


Gráfico 6 – Orçamento de Defesa dos países do Golfo da Guiné

Fonte: Brasil (2022)

12 Grupo formado por Egito, Indonésia, Irã, México, Nigéria, Paquistão, Filipinas, Coreia do Sul, Turquia, Vietnã e Bangladesh.



Gráfico 7 – Militares na ativa por país no Golfo da Guiné

Fonte: Brasil, 2022

Em síntese, a Nigéria é um gigante econômico, com inúmeras possibilidades de parcerias no AS, inclusive no setor de Defesa, no qual investe aproximadamente 0,6% do PIB anual (Gráfico 6). O detalhamento das Forças Armadas (FA) nigerianas possui grande destaque no GdG, por ser fruto dos investimentos financeiros do setor econômico.

## FATORES MILITARES

Considerando a teoria geopolítica do Poder Terrestre, a Nigéria é identificada como um Estado-pivô, ou seja, um Estado capaz de desestabilizar toda a África Ocidental. De acordo com o referencial teórico deste trabalho, este é um país que possui todas as condições de desenvolver o seu Poder Marítimo. A partir da análise oceanopolítica deste artigo, a RFN exerce liderança regional no GdG (MONTCLOS, 2015, pp. 6-55). Essa contextualização ratifica que o Poder Militar nigeriano é essencial para a coesão territorial e para o equilíbrio geopolítico africano, corroborando com o efetivo de 143 mil militares, o maior do GdG, conforme o Gráfico 7.

Segundo Dos Santos (2022), a postura estratégica das FA da Nigéria, capazes de defender todo o território nigeriano, visa garantir a segurança e o progresso nacional, por meio da dissuasão de ameaças externas e internas. Nesse contexto, todavia, os novos desafios de segurança interna, como conflitos étnicos e religiosos, pirataria e terrorismo, obrigaram as FA a adaptarem a sua postura estratégica às novas ameaças, tendo como missão precípua a defesa dos interesses territoriais, dos recursos vitais e dos valores culturais nigerianos, bem como dos aspectos da segurança interna do país. A missão das FA nigerianas está baseada nos princípios da prevenção, proteção, dissuasão, rápida mobilização, projeção de poder e cooperação com aliados.

O presidente da República é o comandante em chefe das FA. Ele exerce o comando e controle por meio do ministro da Defesa e do chefe do Estado-Maior de Defesa, conforme organograma apresentado na Figura 5. De acordo com a situação política do presidente, pode ser usado o cargo do ministro de Estado para a Defesa, que foi criado para cumprir a

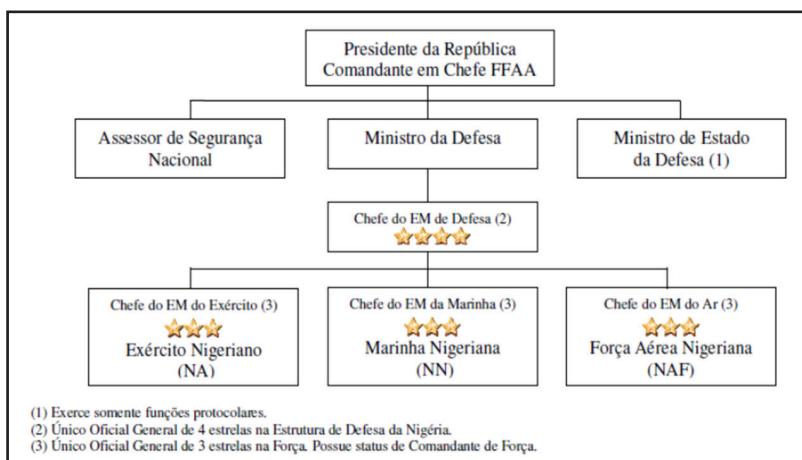


Figura 5 – Organograma das Forças Armadas Nigerianas  
Fonte: Dos Santos (2022)

obrigação constitucional de prover um ministro para cada Estado da federação e com funções puramente protocolares (DOS SANTOS, 2022).

O chefe do Estado-Maior de Defesa é o único oficial-general de quatro estrelas das FA nigerianas. Além disso, possui seis oficiais-generais de duas estrelas para assessoramento nas seguintes áreas: Treinamento, Planejamento e Operações; Logística; Administração; Comunicações; Inteligência de Defesa; e Pesquisa e Desenvolvimento. Os chefes de Estado-Maior das três Forças são oficiais-generais de três estrelas e com funções semelhantes aos comandantes de Força Singular no Brasil, com ligação ao ministro da Defesa e ao presidente, por meio do chefe do Estado-Maior de Defesa (DOS SANTOS, 2022).

Ressalta-se que as FA da RFN não possuem Grandes Comandos Administrativos. Os Grandes Comandos Operacionais não são conjuntos. Eles estão incluídos na estrutura organizacional de cada Força Singular e são exercidos por oficiais-generais de duas estrelas. Somen-

te o Quartel-General de Defesa é conjunto e atua como centro de coordenação das necessidades comuns das três Forças Singulares, como cursos no exterior, aquisição de material de emprego militar e instituições compartilhadas, como a Escola de Defesa Nacional, a Escola de Comando e Estado-Maior das Forças Armadas e a Academia Nacional de Defesa (DOS SANTOS, 2022).

Assim, pode-se dizer que as FA possuem estrutura organizacional bem definida, com independência de atuação para cada Força Singular, porém necessitam desenvolver Comandos Operacionais e doutrina conjunta. A seguir, serão descritas as Forças Singulares e o Estado-Maior de Defesa, com ênfase na Marinha nigeriana.

### ***Exército da RFN***

O Exército Nigeriano está organizado em oito Grandes Comandos Operacionais nível Divisão de Exército e uma Brigada de Guardas independente (DOS SANTOS, 2022), desdobrados em todo

o país, bem como na Bacia e no Lago Chade, por meio de uma Multi National Task Force<sup>13</sup>, envolvendo países como Camarões, Chade e Níger. O Exército nigeriano encontra-se realizando operações em todas as regiões com o propósito de promover a estabilidade interna, por meio de ações de segurança no combate aos conflitos étnicos, religiosos e ilícitos penais (ROMUALDO, 2022).

Como exemplo de investimento nas FA pelo governo, o comandante do Exército da Nigéria, Tenente-Coronel Faruk Yahaya, inaugurou um moderno Centro de Operações no Quartel-General localizado na capital, Abuja, em fevereiro deste ano. Essa nova instalação tem por finalidade coordenar e controlar todas as operações da Força Terrestre Nigeriana em atuação no território nacional, bem como permitir a consciência situacional das Forças com capacidade de compartilhar informações com as demais agências de segurança (ROMUALDO, 2022).

A principal área de atuação do Exército é a Região Norte do país, no Sahel nigeriano, sendo o foco de extremismo violento e atividade terrorista nos últimos anos. Ações de grupos armados, incluindo o Boko Haram, interromperam os meios de subsistência, promovendo um deslocamento de 2,2 milhões de pessoas (ONU, 2022).

### ***Estado-Maior de Defesa, Joint Task Force e a Força Aérea da RFN***

O Estado-Maior de Defesa da Nigéria é organizado em chefias/departamentos e ocupados por oficial-general de duas estrelas. As chefias são compostas com militares das três Forças Singulares. Na estrutura de Defesa da Nigéria,

não existem núcleos de Estado-Maior Combinado ou de Comando Operacional Combinado. Destaca-se que não existe Comando Conjunto ativado para planejamento político estratégico e/ou estratégico-operacional. A principal função do Estado-Maior de Defesa é a elaboração das diretrizes de preparo e emprego das Forças Singulares (DOS SANTOS, 2022).

Para Dos Santos (2022), quanto aos novos desafios impostos às FA nigerianas, a situação atual da segurança interna do país determinou a ativação, em caráter excepcional, de Comandos Operacionais Conjuntos, denominados Forças-Tarefas Conjuntas, em inglês Joint Task Force. Essas Forças-Tarefas foram compostas por elementos dos diversos Comandos Operacionais existentes nas Forças Singulares e por elementos dos órgãos de Segurança Pública da Nigéria. As Joint Task Force são nível Divisão e comandadas por oficiais-generais de duas estrelas. Cada Força-Tarefa possui uma Área de Operações em função da missão recebida do Estado-Maior de Defesa.

Considerada uma das maiores da África, com cerca de 10 mil homens, a Força Aérea Nigeriana possui quatro grandes Comandos Operacionais, a saber: Comando Aéreo Tático, Comando de Mobilidade Aérea, Comando de Treinamento e Comando Logístico (DOS SANTOS, 2022).

### ***Marinha da RFN***

A Marinha nigeriana, com um efetivo aproximado de 20 mil homens, tem como missão constitucional defender o país de agressões externas, manter a integridade territorial e a segurança das fronteiras e atuar contra insurreições e em proveito

13 Força-Tarefa Multinacional. Tradução do autor.

das autoridades civis, quando convocada pelo Presidente da República, porém sob às condições prescritas em ato da Assembleia Nacional. Acrescentam-se ainda a missão, a responsabilidade com a proteção e o funcionamento do setor petrolífero *offshore*. Para cumprir as suas tarefas, a RFN possui cinco grandes Comandos Operacionais: Comando Naval Ocidental, Comando Naval Oriental, Comando Naval Central, Comando Naval de Treinamento e Comando Logístico (DOS SANTOS, 2022).

Segundo Dos Santos (2022), a estrutura de Comando da Marinha possui um Quartel-General, baseado em Abuja; dois Comandos Operacionais, em Lagos e Calabar; dois Comandos de Treinamento, com sedes em Porto Harcourt e Lagos; quatro bases operacionais e dois estaleiros. No Quartel-General, o chefe do Estado-Maior da Marinha, único almirante de três estrelas da Força, possui sete assessorias e uma secretaria, chefiadas por almirantes de duas estrelas, conforme as seguintes áreas: Política e Planejamento, Treinamento Naval e Operações, Administração, Orçamento e Finanças, Logística, Engenharia Naval, Avaliação e Padrões e Secretaria da Marinha.

Além disso, cinco Comandos, exercidos por almirantes de duas estrelas, estão subordinados ao chefe do Estado-Maior da Marinha. Há também três Comandos Navais (Leste, Central e Oeste), um Comando de Treinamento Naval e um Comando Logístico. Os navios são desdobrados em cada Comando Naval e estão subordinados, operacionalmente, a um comandante de Força, almirante de uma estrela, de posto comodoro.

O Comando Naval do Oeste, com sede em Lagos, considerado o mais importante, tem sua área de jurisdição na Zona Econômica Exclusiva (ZEE) do país, compreendida entre a fronteira com o Benin até os 006° de longitude E, bem como as águas interiores no mesmo setor. O Comando Naval do Leste, na cidade de Calabar, abrange a área de jurisdição na ZEE compreendida entre o ponto de longitude 006° E e a fronteira com Camarões, assim como as águas interiores no mesmo setor. O Comando Naval Central, com sede na Ilha de Brass, foi criado em 2012 e tem jurisdição nos estados de Anambra, Bayelsa, Delta, Edo e Kogi (DOS SANTOS, 2022).

O Comando de Treinamento Naval, com sede em Lagos, apoia os Comandos Operacionais e enquadra várias escolas e estabelecimentos de treinamento espalhados pelo país. Esse Comando é encarregado do preparo de oficiais e praças e inclui as divisões navais da Academia de Defesa e da Escola de Comando e Estado-Maior das Forças Armadas. No campo logístico da Força, existem dois estabelecimentos de apoio técnico: Estaleiro Naval de Wilmot Point, em Victoria Island – Lagos, e o Arsenal Naval em Porto Harcourt. O Estaleiro Naval tem um dique seco que pode receber navios de até 300 DWT<sup>14</sup>, e o Arsenal Naval de Porto Harcourt encarrega-se de manutenção e reparos nos navios pertencentes ao Comando Naval de Este (DOS SANTOS, 2022).

Destaca-se que a Marinha da Nigéria não possui um Corpo de Fuzileiros Navais, mas tem uma tropa especial denominada Special Boat Service, criada em

14 Tonelagem de porte bruto é a medida utilizada no setor náutico para definir a diferença entre o peso total da carga suportada por uma embarcação e o peso necessário para que ela funcione como esperado.

- Lançamento de quatro canhoneiras semibalísticas construídas localmente
- Compra de dois novos High Endurance Offshore Patrol Vessels de uma empresa israelense
- Aquisição de um navio de desembarque de carros de combate, construído nos estaleiros dos Emirados Árabes Unidos, para substituir dois antigos que foram desativados entre 2012 e 2014
- Aprovações presidenciais para construção: nova Base Naval em Oguta, nova Base Operacional Avançada em Lekki, nova Escola de Logística da Marinha em Kano, reativação da Base Naval Lago Chade (NBLC), em Baga
- Aquisição da China de dois navios de patrulha oceânica, NSS *Unity* e NSS *Centenary*

Quadro 1 – Aquisição de meios e instalações da Marinha nigeriana 2021/2022

Fonte: Elaboração do autor<sup>15</sup>, 2022

2006, para pronta resposta aos desafios de segurança contemporâneos de terrorismo, insurgência, tomada de reféns e pirataria (DOS SANTOS, 2022).

Portanto, pode-se afirmar que a Nigéria possui Poder Militar de destaque no continente africano, com viés de crescimento. Tem uma FA de aproximadamente 140 mil homens, que é considerada a maior dos países do GdG e recebe investimento anual de 0,6% do PIB nigeriano, uma porcentagem relativamente alta em comparação com outros países do continente. A Marinha nigeriana é bem ativa no GdG, possuindo Comandos Operacionais regionais e aquisições de novos meios (Quadro 1). Outrossim, ela vem obtendo sucesso no combate às ações de pirataria em parceria com outros países. Com fulcro no trabalho descrito nesta seção, qualquer Estado que deseje possuir liderança militar no

AS, especialmente no GdG, deve possuir ligações fortes com a Marinha nigeriana por meio da Diplomacia Naval.

### **OPORTUNIDADES PARA O PODER NAVAL BRASILEIRO REFERENTES À NIGÉRIA**

A Nigéria deve ser considerada um dos principais parceiros estratégicos no AS, em razão de exercer uma posição de liderança no GdG e de possuir uma Marinha forte para os padrões da África, devido às suas projeções futuras de expansão populacional e mercado consumidor. Não obstante, a Nigéria é responsável pelo equilíbrio global do fornecimento de recursos energéticos, como petróleo e gás. Desse modo, com o intuito de mitigar os desafios ou potencializar as oportunidades apresentadas, destacam-se a seguir medidas estratégicas da MB em relação à RFN.

15 Quadro adaptado com base em Military and Security forces. The World Factbook [on-line]. Disponível em: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/nigeria/#military-and-security>. Acesso em: 2 ago. 2022; e OLORUNNIWA, Samuel. The Nigerian Navy: 2021 in Review. The Guardian Conscience, Natured by Truth [on-line], feb. 2022. Disponível em: <https://guardian.ng/news/the-nigerian-navy-2021-in-review/>. Acesso em: 2 ago. 2022.

## Fortalecimento da Base Industrial de Defesa Brasileira

<b>Oportunidade: Desenvolvimento da Base Industrial de Defesa (BID)</b>	
<b>Proposta estratégica</b>	Inserção da BID brasileira no mercado de Defesa da Nigéria
<b>Medidas estratégicas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Divulgação da Emgepron e seus projetos em feiras e exposições na Nigéria</li> <li>• Estudo do mercado de Defesa da Nigéria para adequação de propostas</li> <li>• Acompanhamento de representantes da BID brasileira em viagens de visitas à Nigéria</li> <li>• Convite de autoridades nigerianas para visitas ao Brasil, com o propósito de conhecer os produtos brasileiros</li> </ul>
<b>Descrição</b>	A Emgepron possui bons produtos para o fortalecimento dos aspectos atinentes a produtos de Defesa para a Nigéria, como os projetos do Navio de Patrulha Oceânico 500T para o patrulhamento do GdG, da Lancha de Patrulha Fluvial com aplicabilidade no Delta do Níger e das Lanchas Sociais Oceânicas para apoio social no território nigeriano. Apesar de não ser o foco deste trabalho, o Brasil tem empresas com grande capacidade de atuar na Nigéria, como a Condor – Tecnologias Não Letais e a Imbel, com o fuzil de assalto IA2.
<b>Enquadramento no PEM 2040 (2020b)</b>	Cap. 1 – Ambiente Operacional – Capacidade Tecnológica e Industrial (2020b, p. 17)
<b>Contribuição para a Política Naval (2020d)</b>	OBNAV 4 – Cooperar com o Desenvolvimento Nacional

Verificou-se que existe, na Estratégia Nacional de Defesa (END), a Ação Estratégica de Defesa – 45: Promover as exportações da BID (BRASIL, 2020a). Apesar de o tema constar no documento citado, não foi encontrado no Plano Estratégico da Marinha (PEM) 2040 (BRASIL,

2020b) uma Ação Estratégica Naval (AEN) que contemple o desenvolvimento da BID e a possibilidade de exportações de produtos. Ela poderia ser inserida no OBNAV 4 – Cooperar com o desenvolvimento nacional, sendo uma AEN para tratar da BID amparada na END.

## Fomento da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (Zopacas)

<b>Desafio: Fortalecimento da Zopacas</b>	
<b>Proposta estratégica</b>	Promover o fortalecimento da Zopacas como o principal fórum internacional do AS, tanto na política interna como na política externa brasileira
<b>Medidas estratégicas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Seminários internacionais sobre a Zopacas</li> <li>• Reuniões semestrais dos países integrantes</li> <li>• Operações militares conjuntas dos países participantes, padrão Otan</li> <li>• Campanha publicitária sobre a temática para conscientização da sociedade brasileira</li> <li>• Inserção da abordagem sobre o tema no Sistema de Ensino Nacional, incluindo abordagem nos livros escolares de Geografia</li> <li>• Fórum, trabalhos e seminários nacionais com o intuito de sensibilizar o Legislativo e o Ministério das Relações Exteriores sobre o tema</li> </ul>

<b>Descrição</b>	O Brasil demonstra a sua preocupação com o AS no LBDN (BRASIL, 2020c), apontando que o AS possui áreas estratégicas relevantes e de vital importância para o comércio mundial, destaca o GdG como exemplo e menciona a construção de um ambiente cooperativo no AS, por meio da Zona de Paz e Cooperação do AS (Zopacas). O Brasil e a Nigéria participam da Zopacas, que possui atribuições no campo militar, por meio da manutenção da paz e da segurança marítima no entorno de ambos os países.
<b>Enquadramento no PEM 2040 (2020b)</b>	EN 5.1 – Zopacas AEN – Política Externa 1 – Fomentar e incrementar a participação das Marinhas Amigas na Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul
<b>Contribuição para a Política Naval (2020d)</b>	OBNAV 5 – Apoiar a política externa

Estreitamento de laços entre a MB e a MN – Diplomacia Naval

#### **Desafio: Fortalecimento dos laços entre a MB e a MN**

<b>Proposta estratégica</b>	Fortalecimento dos laços entre a MB e a MN
<b>Medidas estratégicas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creditação do Adido Naval na Nigéria</li> <li>• Viagens de estudos oferecidas pelo Curso de Política e Estratégia Marítima para a Nigéria</li> <li>• Operações conjuntas bilaterais</li> <li>• Criação de fórum de discussão entre os dois países</li> <li>• Intercâmbios de Oficiais e Praças entre os dois países</li> <li>• Visitas constantes de navios brasileiros aos portos nigerianos</li> <li>• Proposta de cursos e estágios no Brasil para Oficiais e Praças da Nigéria</li> <li>• Visita de autoridades navais entre os dois países</li> </ul>
<b>Descrição</b>	Visualizou-se que a Nigéria possui Poder Militar de destaque no continente africano, com viés de crescimento. A Nigéria, com uma FA de aproximadamente 140 mil homens, e considerada o maior dos países do GdG, recebe investimento anual de 0,6% do seu PIB, que equivale a uma porcentagem relativamente alta em comparação com outros países do continente. A MN é bem ativa no GdG, pois tem Comandos Operacionais regionais e aquisições de novos meios. Desse modo, vem obtendo sucesso no combate às ações de pirataria em parceria com outros países. Em suma, qualquer Estado que deseje possuir liderança militar no AS, especialmente no GdG, deve possuir ligações fortes com a MN e exercer uma Diplomacia Naval com todas as suas vertentes com a RFN.
<b>Enquadramento no PEM 2040 (2020b)</b>	Cap. 2 – Ameaças 2.3 – Pirataria (2020b, p. 25)
<b>Contribuição para a Política Naval (2020d)</b>	OBNAV 5 – Apoiar a política externa

A partir da análise de dados, verificou-se ainda que o PEM 2040 (BRASIL, 2020b) não possui uma AEN que contemple a postura da MB com os principais atores internos do AS. Dessa forma, esse item pode ser objeto de estudo na revisão do PEM 2040. Outrossim, em termos didáticos, quanto à Política Naval (BRASIL, 2020d), o trabalho apresenta a solução de criação de um Objetivo Naval preocupado com o EEB, com ações como a segurança do GdG e a consciência situacional do AS, entre outras.

Durante a pesquisa, observou-se que o PEM 2040 (BRASIL, 2020b) não possui uma AEN que contemple as propostas de implantação de GAT nos países da Costa Oeste Africana. Na revisão do PEM 2040, também poderá ser realizado um estudo para verificar a viabilidade de criação de uma AEN, no OBNAV 5 – Apoiar a política externa, a EN 3 – Grupo de Apoio Técnico, com AEN Política Externa 3 – Implantação e desenvolvimento de GAT nas Nações Amigas.

#### Implantação do GAT FN Nigéria

<b>Oportunidade: Implantação do GAT FN na Nigéria</b>	
<b>Proposta estratégica</b>	Proposta de implantação do Grupo de Apoio Técnico de Fuzileiros Navais na Nigéria
<b>Medidas estratégicas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apresentar uma proposta de projeto de acordo bilateral de implantação do GAT FN na Nigéria</li> </ul>
<b>Descrição</b>	Verificou-se que a MN não possui um CFN e tem uma estrutura similar à dos Mergulhadores de Combate da MB (DOS SANTOS, 2022). Nesse contexto, não ter um CFN, com meios adequados, significa optar por não ter uma capacidade importante para o país: a de projetar poder em terra. Outrossim, caso houvesse um CFN, o país poderia ampliar as possibilidades da MN realizar operações ribeirinhas no Delta do Níger. Conforme Espiúca (2022), o CFN não possui nenhum programa de intercâmbio ou cooperação com a MN, mais especificamente nenhum vínculo institucional com a Nigéria. Cabe destacar que a MB possui experiência em apoiar as Marinhas Amigas com o estabelecimento de Missões de Assessoria Naval e de Grupos de Apoio Técnico de Fuzileiros Navais (GAT-FN), possuindo atualmente militares em Cabo Verde, Namíbia e São Tomé e Príncipe.
<b>Enquadramento no PEM 2040 (2020b)</b>	Cap. 3 – Conceito estratégico marítimo naval; 3.4 – Oportunidades de Diplomacia Naval (2020b, p. 37)
<b>Contribuição para a Política Naval (2020d)</b>	OBNAV 5 – Apoiar a política externa

## Ampliação da Consciência Situacional Marítima do GdG

**Desafio: Ampliação da Consciência Situacional Marítima do GdG**

<b>Proposta estratégica</b>	Acordo para compartilhamento de dados de Segurança Marítima no GdG
<b>Medidas estratégicas</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conhecer o sistema de vigilância marítima Facon Eye da Nigéria e possibilitar sua integração com o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul</li> <li>• Participação, na modalidade intercâmbio, de militares da MB no Centro Regional de Comando e Controle Leste</li> </ul>
<b>Descrição</b>	Os projetos Deep Blue e Falcon Eyes estão operando e patrulhando pelo mar e pelo ar os afluentes do Delta do Níger, onde grupos piratas tradicionalmente operam. Alinhado a isso, o novo centro C4I da Nigéria, localizado em Lagos, foi criado e projetado para coordenar as ações levantadas pela inteligência daquele país.
<b>Enquadramento no PEM 2040 (2020b)</b>	Cap. 3 – Conceito estratégico marítimo naval; 3.5 – Defesa proativa e reativa (2020b, p. 40) Cap. 3 – Conceito estratégico marítimo naval; 3.6 – Defesa marítima de amplo espectro (2020b, p. 42) EN 10 – Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul AEN CSM 4 – Pesquisar elementos de interesse estratégico nas AJB e no AS
<b>Contribuição para a Política Naval (2020d)</b>	OBNAV 10 – Ampliar a Consciência Situacional Marítima nas Áreas de Interesse da MB

**CONCLUSÃO**

Após a análise dos fatores de importância geopolítica, busca-se consolidar neste tópico todos os aspectos relevantes ao trabalho e efetivamente verificar se a Nigéria é um potencial ator de influência do AS ou apenas um país comum do continente africano.

Ao realizar uma avaliação conjunta dos fatores físicos, econômicos e humanos, a Nigéria tem grande extensão territorial e visa ao crescimento populacional com bônus demográfico; além disso, apresenta o seu PIB entre os cinco maiores do AS, somente pelos três fatores agregados. Em razão disso, pode-se dizer que a RFN é um verdadeiro gigante do AS, ficando atrás de poucas nações, como o Brasil, por se destacar perante países como Argentina,

Angola e África do Sul. Para complementar a análise, na visão da oceanopolítica, a Nigéria, devido a sua posição geográfica, destaca-se como ponto comum das principais LCM que interligam a África aos principais países do mundo e possui um extenso litoral, onde exerce posição de liderança no GdG. Com investimentos estrangeiros na estrutura portuária, em virtude dos interesses dos excedentes da capacidade energética explorada na região, a economia azul nigeriana encontra-se em expansão.

No campo político, a RFN encontra-se fortalecendo a democracia por meio de eleições e ações governamentais atuais que buscam reduzir os seus problemas internos, como as questões de segurança do GdG, disputas religiosas e étnicas e diferenças econômicas internas. A Nigéria deve ter

especial atenção para não interromper seu desenvolvimento, como a diversificação da matriz energética, o investimento nas estruturas críticas energéticas, as melhorias em sua rede logística de transporte, o combate à corrupção e a ilícitos penais e, principalmente, a superação dos conflitos armados do Norte do país.

A Nigéria possui Poder Militar de expressão no continente africano, com viés de crescimento. A Marinha nigeriana exerce liderança no GdG, principalmente no combate às ações de pirataria em parceria com outros países. Atualmente, está adquirindo novos meios e construindo novas bases, o que demonstra seu desenvolvimento contínuo. Ressalta-se que, devido ao engajamento da Nigéria nas ações antipirataria e em iniciativas como a Deep Blue e a Falcon Eye, os números de incidentes com piratas no GdG reduziram significativamente. Com o aumento da segurança marítima na região, houve redução dos valores de frete do petróleo e derivados, entre outros produtos da economia azul, como resultado econômico.

Conclui-se que a RFN obteve a sua independência em 1960 e foi considerada uma jovem democracia, com recursos oriundos da exportação de petróleo e gás. Somando-se a isso, apresenta um PIB considerável para investimento interno e, historicamente, exerce uma posição de liderança regional africana, se destacando como potência no GdG. Ademais, as projeções que foram apresentadas são favoráveis ao desenvolvimento dos PN nigerianos, porém as ações governamentais devem continuar para a mitigação de fatores adversos, como a corrupção e a pirataria. Atualmente, o governo desenvolve um Plano Econômico de Ajuste Estrutural, que incentiva a diversificação da economia e permite investimento nas FA. No campo militar, podem se destacar novas aquisições e instalações, acrescidas da reestruturação da Força, e a projeção internacional, como a participação no exercício Obangame Express<sup>16</sup> 2022. Nesse diapasão, o artigo apresenta a Nigéria como um dos principais atores internos do GdG e do AS.

#### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ÁREAS>; Nigéria; África;

<FORÇAS ARMADAS>; Marinha da Nigéria;

<RELAÇÕES INTERNACIONAIS>; Relações Internacionais;

### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Os interessados em obter a lista de Referências Bibliográficas devem entrar em contato pelo e-mail: [adauto@marinha.mil.br](mailto:adauto@marinha.mil.br).

<sup>16</sup> O exercício Obangame Express 2022 tem o propósito de treinar os países africanos da costa ocidental e central para fortalecimento da segurança marítima na região do Golfo da Guiné, por meio de adestramentos de simulação de combate à pesca ilegal, à poluição no mar, à pirataria e ao terrorismo e de busca e salvamento. Fonte: PADILHA, Luiz. “Navio-Patrolha Oceânico Amazonas inicia a Operação Obangame Express 2022”. *Defesa Aérea e Naval*. Disponível em: <https://www.defesaareanaval.com.br/naval/navio-patrolha-oceanico-amazonas-inicia-a-operacao-obangame-express-2022>. Acesso em: 29 jul. 2022.

# SELEÇÃO DE NAVIOS PARA PARCELA DE UMA FORÇA EXPEDICIONÁRIA ANFÍBIA\*

**RAPHAEL CORRÊA SILVA\*\***

Capitão de Mar e Guerra

**LEONARDO ANTONIO MONTEIRO PESSÔA\*\*\***

Capitão de Mar e Guerra (RM1)

**HELDER GOMES COSTA\*\*\*\***

Professor

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Metodologias  
Estudo de caso  
Discussão e conclusões

## INTRODUÇÃO

O presente artigo tem o propósito de auxiliar uma decisão hipotética de composição de núcleo de força-tarefa anfíbia, utilizando um novo modelo de auxílio à decisão multicritério, baseado no método Electre.

Imagina-se um cenário estratégico no qual o tomador de decisão americano

avalia a conveniência de substituição de unidades anfíbias para potencial utilização no mar da China.

É sabido que tanto os Estados Unidos da América (EUA) quanto a China são potências militares e membros permanentes do Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU).

Nos últimos anos, o ambiente Mar do Sul da China teve como desenvolvi-

---

\* Artigo publicado na revista *Passadiço*, v. 34, n. 42, 2022, e submetido à *RMB* em 2023.

\*\* Possui três comandos de navios na carreira. Realizou os cursos de Estado-Maior para Oficiais Superiores na Escola de Guerra Naval (RJ), Études Militaires Supérieures na École de Guerre (França) e de Promoção a Oficial General no Instituto Universitário Militar de Lisboa (Portugal). Mestre em Defesa e Dinâmica Industrial na Universidade Paris II – Sorbonne.

\*\*\* Analista de Sistemas no Centro de Análises de Sistemas Navais (Casnav). Doutor em Engenharia de Produção pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (2015).

\*\*\*\* Doutor em Engenharia Mecânica pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da Universidade Federal Fluminense.

mento da estratégia chinesa a utilização da *nine-dash line*, uma representação das pretensões de expansão chinesa na região, conforme o destaque em linhas tracejadas na Figura 1.

A Estratégia chinesa alcança os efeitos desejados pelo nível político que, sob a ótica internacional, está vinculado à dominação do comércio internacional, com uma política batizada de “One Belt, One

Road”, que constitui uma aplicação, na era moderna, da Rota da Seda.

Destarte, é possível deduzir que o maior interesse chinês é manter o comércio com o mundo. A melhor forma de por isto em prática é pelas vias marítimas. A China possui nove portos de movimentação de contêineres. Eles representam os *hubs* pelos quais a produção chinesa é escoada.



Figura 1 – *Nine-dash line*. Fonte: Agency [1988]

A China visa assegurar a saída dos seus navios mercantes para cumprir a meta do One Belt, One Road. Entretanto, acontece que, ao garantir, por meio da força ou dissuasão, a saída desses navios, há a percepção de que a entrada de quaisquer navios no Mar do Sul da China poderá ser condicionada utilizando-se os meios chineses existentes, como navios, bases, ilhas, mísseis aeronaves, submarinos etc.

A existência desses meios induz que a entrada de meios militares de outros estados, em caso de crise ou conflito na região do mar da China, engendrará a perda destes em caso de combates.

Os EUA batizaram esta estratégia de A2/AD (Anti Access and Area Denial), diante da dificuldade de adentrar e navegar na região. Cabe ressaltar que esta estratégia chinesa não se utiliza de submarinos para a negação do uso do mar.

Por outro lado, os EUA, ao longo das últimas décadas, investiram sob ótica operacional em um conceito denominado ARG (Amphibious Ready Group), o qual possibilita ao presidente dos EUA um

poder credível de deterência, capaz de conduzir operações anfíbias em resposta a crises, operações de contingência e dar suporte a operações especiais (US Marine Corps, 2013). Este grupo é disposto em diversas regiões do mundo, estando pronto para agir como um braço armado da diplomacia. A composição de navios de um ARG apresenta principalmente três tipos (US Marine Corps, 2013):

- Landing Helicopter Assault (LHA) – navio de assalto anfíbio porta-helicópteros ou um Landing Helicopter Dock (LHD) – navio de assalto anfíbio multipropósito;
- Landing Platform Dock (LPD) – navio de transporte anfíbio doca; e
- Dock Landing Ship (LSD) – navio de desembarque doca.

A Tabela 1 apresenta uma descrição sucinta das características de composição de cada um deles.

A composição do ARG em meios muito grandes não provê uma contraposição aceitável à estratégia A2/AD, uma vez que, caso apenas um dos meios seja atingido, as perdas de material e pessoal

LHD 1 <i>Wasp</i> Class	LPD 17 <i>San Antonio</i> Class	LSD 41 <i>Whidbey Island</i> Class
22 knots	22 knots	22 knots
Crew: 1,123	Crew: 360	Crew: 413
Troops: 1,687 (+184 surge)	Troops: 720 (+80 surge)	Troops: 402 (+102 surge)
20,000 square ft vehicle storage	24,000 square ft vehicle storage	12,500 square ft vehicle storage
125,000 cubic ft cargo storage	34,000 cubic ft cargo storage	5,000 cubic ft cargo storage
9 landing spots & aircraft hangar	*4 landing spots & aircraft hangar	2 landing spots
3 LCACs or 2 LCU	2 LCACs or 1 LCU	4 LCACs or 3 LCU
536,343 gal JP-5	318,308 gal JP-5	52,160 gal JP-5
64 hospital beds	24 hospital beds	8 hospital beds
6 operating rooms		

Tabela 1– Comparação de meios ARG (US MARINE CORPS, 2013)

serão tão acentuadas que comprometerão a vantagem do poder combatente e, por conseguinte, o cumprimento da missão.

Assim sendo, neste artigo será utilizada como contexto a substituição do LSD por um novo tipo de embarcação denominado Light Amphibious Warship (LAW), menor em tamanho, mas com vantagens que permitem a redução de riscos técnicos e de custos, por serem adaptados de projetos comerciais, aspectos que motivaram o início de Request for Information Rourke (2021) por parte da US Navy.

No ambiente militar existem cinco níveis que se intersectam: político, estratégico, operacional, tático e técnico.

Imagina-se que, neste caso, o fator econômico influencia sobremaneira a tomada de decisão, devendo ser considerado conjuntamente aos fatores táticos e técnicos, utilizados como critérios para embasar esta decisão.

Para uma razoável estrutura metodológica, o artigo inicia com breve introdução, seguindo-se a apresentação da metodologia do método de escolha. Após, temos o estudo de caso, finalizando com discussão e breve conclusão.

## METODOLOGIA

A utilização de metodologias multicritérios em problemas da esfera militar não é recente. Segundo Costa *et al.* (2019), os exemplos são diversos, englobando principalmente aspectos logísticos e administrativos da esfera militar, com grande concentração de uso em metodologia AHP (processo hierárquico analítico),

produzidos por pesquisadores ligados a institutos da China e dos Estados Unidos.

O presente trabalho, seguindo a taxonomia delineada em Pessoa e Costa (2020), está dentro do ramo “Military and Defence Department Capability”, especificamente no tocante à *military equipment selection*.

## Visual Outdeck

Na pesquisa, foi utilizada a aplicação Visual Outdeck (Visual Outranking Decision and Knowledge) (COSTA, 2021), baseada no método Electre I, proposto por Bernard Roy (ROY, 1968) e dedicado ao problema de escolha. O Elec-

tre I é um método não compensatório, da escola francesa, apoiado nos seguintes conceitos:

- comparação par a par das alternativas a serem avaliadas;
- admite preferências fortes, fracas e indiferenças,

ao se compararem duas alternativas em relação a um critério;

- relação de superação, entendida como se uma alternativa comparada é “ao menos tão boa quanto” a utilizada em comparação;

- concordância, suportando a afirmação de superação, obtendo-se uma maioria de critérios;

- discordância, procurando refutar a afirmação de superação; e

- dominância, objetivando-se encontrar o conjunto mínimo de alternativas não dominadas.

É importante destacar que o princípio do método Electre difere do esquema tradicio-

**O fator econômico  
influencia sobremaneira  
a tomada de decisão,  
devendo ser considerado  
conjuntamente aos fatores  
táticos e técnicos**

nal de preferências, explorando o conceito de não dominância, em que a interpretação gráfica é importante para não haver erros quanto aos resultados (COSTA, 2016).

De maneira a formalizar matematicamente os conceitos apresentados, temos um conjunto de alternativas denominado A, no qual são descritas as ações passíveis de avaliação  $A = a, \dots, j, \dots, m$ .

Cada um dos elementos de A é avaliado em relação a um conjunto de critérios I, de forma que  $I = 1, 2, \dots, n$  e que  $a(j)$   $i$  representa a avaliação da alternativa  $j$  à luz do critério  $i$ .

Pode-se então construir a matriz de avaliações representada na Tabela 2.

critérios	1	2	3	4
alternativas				
a	a(a)1	a(a)2	a(a)3	a(a)4
b	a(b)1	a(b)2	a(b)3	a(b)4
c	a(c)1	a(c)2	a(c)3	a(c)4
d	a(d)1	a(d)2	a(d)3	a(d)4

Tabela 2 – Avaliação das alternativas à luz dos critérios

Cada critério tem um peso W a ele associado, de tal forma que  $w_i$  corresponde ao peso do critério  $i$ .  $W = w_1, \dots, w_j, \dots, w_m$ .

Com base na avaliação, as alternativas são comparadas par a par, construindo duas matrizes, uma de concordância e uma de discordância.

A matriz de concordância representará, em cada célula, uma medida de risco com a afirmação de que a alternativa  $j$  é ao menos tão boa quanto a alternativa  $k$ , e será calculada a partir da relação entre a soma dos pesos, nos quais a alternativa

$j$  é superior a alternativa  $k$ , sobre o somatório total dos pesos.

$$c_{j,k} = \frac{\sum_{l:a_j S a_k} w_l}{\sum_I w_i} \quad (1)$$

Já a matriz de discordância representará em suas células a maior medida proporcional na qual a alternativa  $k$  supera a alternativa  $j$ . Isto é:

$$d_{j,k} = \max_{l:a_{lj} S a_{kj}} \frac{a_{kj} - a_{lj}}{\delta} \quad (2)$$

Finalmente, é realizado um teste de dominância, no qual uma alternativa  $j$  é considerada superior a uma alternativa  $k$ ,  $c_{j,k} \geq p$  e  $d_{j,k} \leq q$ .

### Aplicativo

O aplicativo Visual Outranking Decision and Knowledge (COSTA, 2021) apresenta uma maneira simples de implementação do método Electre I, possibilitando ao tomador de decisão uma análise gráfica expedita.

A Figura 2 apresenta a tela de entrada do aplicativo, indicando que o problema pode ser importado por meio de arquivo CSV (armazenamento de dados).

Também possui controle dinâmico dos pesos e dos níveis de concordância e de discordância, conforme apresentado na Figura 3.

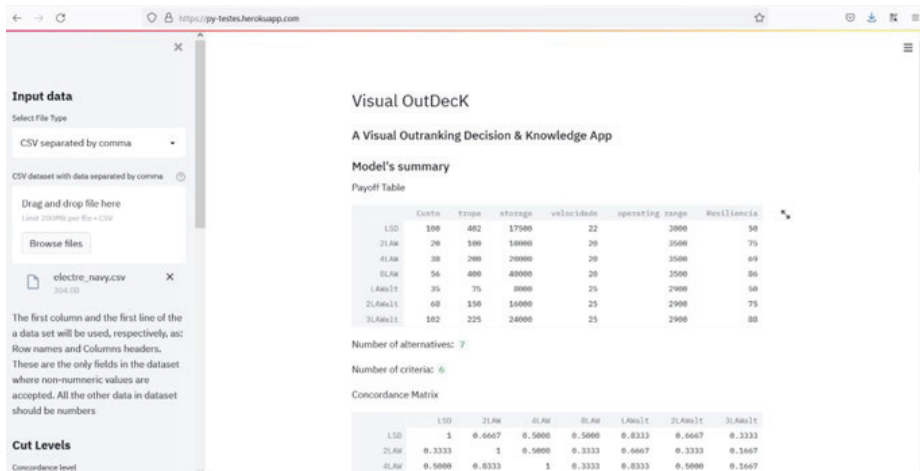


Figura 2 – Inserção de dados no Visual OutDeck. Fonte: autores

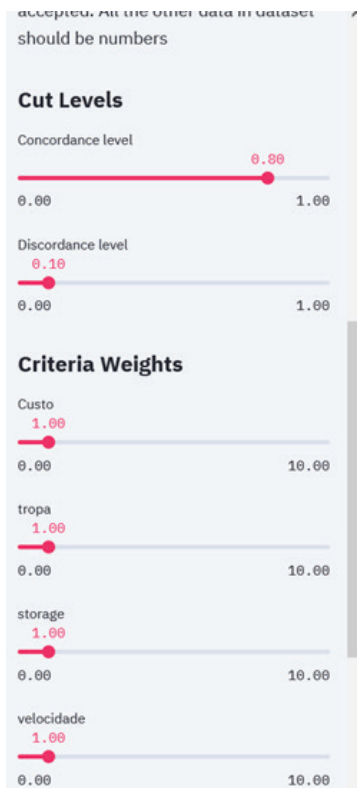


Figura 3 – Inserção de dados no Visual OutDeck. Fonte: autores

## ESTUDO DE CASO

Pretende-se, com base no julgamento de especialista, utilizar o Visual OutDeck para explorar a análise de alternativas em substituição ao LSD em um ARG.

A utilização deste método, mais do que mostrar um resultado final de avaliação, é um grande diferencial na possibilidade do decisor explorar o impacto de sensibilidade, tanto nos pesos quanto nos valores de *cut levels*.

Não é novidade o interesse americano por um novo tipo de embarcação denominado Light Amphibious Warship (LAW).

Para tal, são consideradas as definições para o Request for Information (ROURKE, 2021), no qual descreve-se a conveniência de utilização do LAW em portos e praias menores, além das tarefas de apoio e reconhecimento.

Dessa forma, foram elencados os seguintes critérios a serem considerados: capacidade de armazenamento, capacidade de tropa, velocidade, alcance operacional, resiliência e custo.

O critério resiliência foi pensado considerando a esperança matemática de manutenção de tropa superior a um terço, dada uma probabilidade de sobrevivência de 50%. Assim sendo, de acordo com a existência de mais veículos em cada alter-

nativa, alterava-se a distribuição binomial de maneira correspondente. Destarte, cabe destacar que a comparação depende de características da missão proposta.

As alternativas utilizadas, apresentadas na Tabela 3, como base para o estudo de caso, são baseadas em dados quantitativos de meios navais de superfície não existentes, mas simulados com proximidade à realidade, com exceção do LSD, no qual foi considerada a classe LSD-41-, *Whidbey Island*.

Consideram-se duas classes novas de LAW: LAW e LAWalt, sendo as alternativas compostas por unidade (alternativas LAWalt) ou por composições de unidades de mesma classe (2LAW, 4LAW e 8LAW ou 2LAWalt e 3LAWalt). Não foram considerados arranjos de navios de classes diferentes, de modo a preservar a velocidade e o alcance operacional dos conjuntos de maneira uniforme.

Quanto ao custo, imaginou-se uma proporção ao custo do LSD, prevendo ganho de escala com a utilização de mais embarcações a serem produzidas.

### Avaliação Inicial

Ao serem importados os dados em arquivo CSV, como valores de dominância, consideram-se todos os pesos como unitá-

Alternativas	Custo	Tropa	Armazenagem	Velocidade	Alc. Operacional	Resiliência
LSD	100	402	17.500	22	3.000	50
2LAW	20	100	10.000	20	3.500	75
4LAW	38	200	20.000	20	3.500	69
8LAW	56	400	40.000	20	3.500	86
LAWalt	35	75	8.000	25	2.900	50
2LAWalt	68	150	16.000	25	2.900	75
3LAWalt	102	225	24.000	25	2.900	88

Tabela 3 – Alternativas

rios, conforme a relação de dominância apresentada na Figura 4.

Destaca-se nesta avaliação inicial a não dominância entre as alternativas LSD, 3LAWalt e 8LAW. Como esperado, as relações de dominância 3LAWalt 2LAWalt, 2LAWalt LAWalt, 8LAW 4LAW e 4LAW 2LAW estão presentes, mas notamos que também não há dominância para o conjunto de pesos entre as alternativas 2LAWalt e 8LAW.

**Elicitação de pesos e cut levels**

Prosseguindo-se com a elicitación, foram definidos como limites de discordância o valor de 0,8 e o de 0,1.

Decorrendo-se de uma análise com interação do tomador de decisão, foram definidos pesos, em uma escala de 1 a 10.

Os três critérios considerados mais importantes para este conjunto foram: Armazenagem (9,62); Resiliência (8,19) e Custo (7,98), seguidos pelo critério Tropa (3,76), o que pode ser entendido em composição ao critério Resiliência, Alcance Operacional (2,86) e Velocidade (2,02).

Os resultados finais são apresentados na Figura 5.

Destas relações podem-se extrair os seguintes resultados:

- a única alternativa deste conjunto que domina a alternativa LSD é a 3LAWalt;
- para este conjunto de pesos não há relações

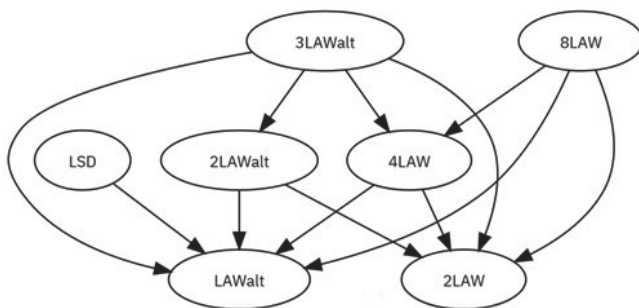


Figura 4 – Representação inicial das relações de dominância

de dominância entre a alternativa 8LAW e 3LAWalt, bem como não se extraem relações de dominância entre 8LAW e LSD; – não há relações de dominância entre as alternativas 2LAWalt, 4LAW e LSD.

Assim sendo, neste caso hipotético, seria definida pelo tomador de decisão a substituição do LSD por 3LAWalt, utilizando como justificativa a relação de dominância explícita.

**DISCUSSÃO E CONCLUSÕES**

O modelo de representação desta escolha permitiu uma exploração mais completa por parte do decisor, de maneira a se avaliar a aplicação do método Electre de sobreclassificação.

Isto se dá pela facilidade de uso do Visual OutDecK, permitindo a análise

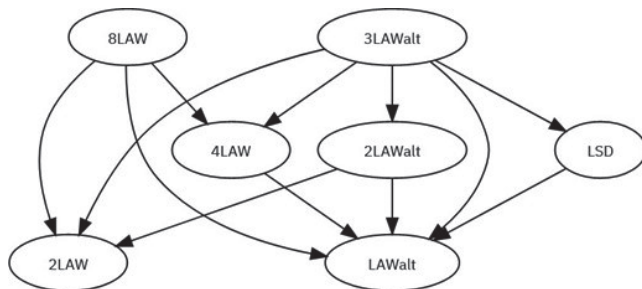


Figura 5 – Representação inicial das relações de dominância

de sensibilidade no peso dos critérios e apresentando uma resposta gráfica dos seus resultados, que representam diretamente as relações de dominância entre as alternativas propostas e como as mesmas são impactadas, com alterações nos pesos e nos *cut levels* (discordância e concordância).

Também a sua disponibilização em *web* torna a execução facilitada, não necessitando da instalação de programa proprietário.

Destaca-se, ainda, a facilidade de inserção dos dados, com importação de

arquivos do tipo CSV, tornando mais expedita a análise, por não necessitar das inserções das alternativas campo a campo.

Como limitação, a exportação de resultados ainda está sujeita a melhoramentos, de modo a facilitar a comparação com outros métodos. Neste trabalho, foi considerado apenas um tomador de decisão. Futuras pesquisas podem focar na análise do resultado por grupo, representando a estrutura militar de estado-maior presente de maneira comum no processo decisório militar.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<ARTES MILITARES>; Decisão; Estratégia; Estudo;  
<FORÇAS ARMADAS>; Força Anfíbia;

## REFERÊNCIAS

- AGENCY, U. S. C. I. (1988). “English: Map of the South China Sea, with 9-dotted line high-lighted in green”. Disponível em: <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=17066897>.
- COSTA, H. G. (2016). “Graphical interpretation of outranking principles: Avoiding misinterpretation results from electre i”. *Journal of Modelling in Management*, 11(1):26-42. ISSN 1746-5664.
- COSTA, H. G. (2021). “Visual outranking decision knowledge”. Disponível em: <https://py-testes.herokuapp.com/>.
- COSTA, H. G., Roboredo, M. G., e Pessôa, L. A. M. “Metodologias Multicritério no campo militar: um panorama do domínio tático/operacional”, 2019.
- PESSÔA, L. A. M. e Costa, H. G. (2020). “Multicriteria applied to defence: a panorama of the scientific literature”. Disponível em: <http://www.abepro.org.br/proceedings/artigo.asp?e=icieom&a=2020&c=37390>.
- ROURKE, R. (2021). “Navy Light Amphibious Warship (LAW) Program: Background and Issues for Congress”. Number R46374. Disponível em: <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/R/R46374/33>.
- ROY, B. (1968). “Classement et choix en présence de points de vue multiples (la méthode ELECTRE)”. *La Revue d’Informatique et de Recherche Opérationnelle (RIRO)*, (8):57-75.
- US MARINE CORPS (2013). “Amphibious Ready Group And Marine Expeditionary Unit Overview”. Disponível em: <https://www.marines.mil/Portals/1/AmphibiousReadyGroupAndMarineExpeditionaryUnitOverview.pdf>.

# LEMBRAI-VOS DA OGSA: As lições de Comando e Controle inscritas na Ordenança<sup>1</sup>

FABIANO REBELLO CANTARINO\*  
Capitão de Fragata (RM1)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
A OGSA, sua vigência e seu valor  
As forças, os comandos de força e as estruturas coexistentes  
O emprego do Poder Naval em seu amplo espectro  
Unidade de comando e confiança  
Conclusão

## INTRODUÇÃO

Este artigo é sobre Comando e Controle (C2). Entretanto ele não trata de *links*, *softwares*, satélites, redes, nem de sistemas. Ele aborda o elemento fundamental do Comando e Controle: a cadeia de comando. E, no âmbito da cadeia de comando, investiga as prerrogativas

de mando (ou o poder de mandar) e as relações de comando nas situações do emprego do Poder Naval.

A pesquisa visa estimular o estudo da Ordenança Geral para o Serviço da Armada (OGSA) e mostrar soluções seguras que esta oferece a respeito do estabelecimento da cadeia de comando e sobre as relações entre as autoridades

---

<sup>1</sup> Este artigo teve como colaboradores o Capitão de Mar e Guerra (Ref<sup>2</sup>) Luiz Carlos de Carvalho Roth e o Capitão de Fragata Luiz Felipe Lima Santos, pertencentes ao Corpo Docente da Escola de Guerra Naval (EGN).

\* Instrutor de Planejamento Militar e Comando e Controle da EGN.

envolvidas em situações de guerra ou uso limitado da força.

## A OGSA, SUA VIGÊNCIA E SEU VALOR

A OGSA está estabelecida no ordenamento jurídico brasileiro por meio de decreto do Poder Executivo. O Decreto nº 95.480, de 13 de dezembro de 1987, que pôs em vigor a atual redação da ordenança, revogou outros 18 decretos emitidos entre 1942 e 1982, que compreendiam a ordenança anterior, de 1942 (BRASIL, 1942), e as sucessivas modificações que se fizeram necessárias.

O Decreto nº 95.480/1987 sofreu, ao longo dos últimos 35 anos, duas alterações, inseridas pelos decretos nºs 937/1993 e 1.750/1995. Essas alterações não introduziram nem retiraram questões fundamentais para este estudo. Apesar da grande diversidade de assuntos tratados na ordenança, o histórico, que compreende seu título X, explicita que ela consolida aspectos da tradição náutica, vivenciados e praticados ao longo de 700 anos, e esforça-se para manter “as linhas mestras da organização naval, eximindo-se de introduzir modismos que, sem nada acrescentar, abalasses a experiência multissecular que tornou as Marinhas, sob muitos aspectos, instituições modelares”. E esse esforço dá-se, ainda, conjugado com “o constante acompanhamento da evolução tecnológica dos meios flutuantes, excluindo pontos relacionados a assuntos de ‘natureza administrativa, tática ou respeitantes a cerimonial’” (BRASIL, 1987).

Há diversos aspectos e pontos estabelecidos na OGSA que estão replicados e detalhados em documentos da Marinha do Brasil (doutrinas e manuais). Isto poderia sugerir que a leitura e o exame constante da ordenança far-se-iam pelo estudo dos referidos manuais e doutrinas. Ocorre, contudo, que o distanciamento do contato com a OGSA pode nos afastar de princípios fundamentais para o exercício do comando de força naval e de unidades. E o perigo aumentaria caso se promovessem revisões dos ditos documentos decorrentes sem a consulta à própria ordenança.

Precisamos ler, estudar e reler a OGSA, não por intermédio de documentos dela derivados, mas sim diretamente, como fazem o historiador que busca as fontes primárias e os operadores de direito que confrontam o texto das leis com a literatura que as interpretam. Isto é necessário porque, na OGSA, estão gravadas as “cláusulas pétreas” para a

### O distanciamento da OGSA pode nos afastar de princípios fundamentais para o exercício do comando de força naval e de unidades

composição de forças e para o comando. No entanto, no conjunto de cursos que concorrem para a formação e o aperfeiçoamento dos oficiais, a OGSA está listada apenas nos cursos de graduação e de formação de oficiais, acarretando que um oficial da MB poderá exercer seus cargos e funções ao longo da carreira sem o estudo recorrente e estruturado de um decreto que, em conjunto com outros instrumentos legais – Lei Complementar nº 97/99 (BRASIL, 1999) e Decreto nº 7.276/2010 (BRASIL, 2010), por exemplo –, prescreve os fundamentos e princípios para a organização de forças navais, o seu comando e o uso da força.

Poder-se-ia argumentar que, com o tempo, a OGSA vem “perdendo força” por conta da criação do Ministério da Defesa (MD), em 1999, e de outras alterações legais e normativas. A despeito desses fatores, a OGSA vige em um nível no ordenamento jurídico – decreto – em que sua eficácia não pode ser questionada. E, mais importante do que esse aspecto, ela reúne conceitos e princípios gravados nas suas linhas – e nas entrelinhas – que exigem permanente estudo. Para isso, a introdução do mesmo título X citado assevera que “[traz] a ordenança também consigo a preservação de valores que se cristalizaram nas tradições navais, permitindo, assim, uma desejável continuidade nos usos, costumes e linguagem naval” (BRASIL, 1987).

## AS FORÇAS, OS COMANDOS DE FORÇA E AS ESTRUTURAS COEXISTENTES

Curiosamente, o Título I da OGSA é uma espécie de glossário que define, de forma sintética e objetiva, os conceitos de Armada, Esquadra, Força Naval e Força-Tarefa. Um dos aspectos interessantes é o estabelecimento de forças para “fins operativos” e “fins administrativos”. A OGSA, desde o início, expressa a coexistência dessas duas estruturas de comando (ou duas cadeias de comando), que são criadas e orientadas ora ao tipo (ou “natureza material” da força) ora à sua finalidade.

Art. 1-1-1 Armada

Armada é a totalidade de navios, meios aéreos e de fuzileiros destinados

ao serviço naval, pertencentes ao Estado e incorporados à Marinha do Brasil.

Art. 1-1-2 Força

Força é uma parcela da Armada posta sob comando único e constituída para fins operativos ou administrativos.

Art. 1.1.3 Esquadra<sup>2</sup>

Esquadra é o conjunto de forças e navios soltos, posto sob comando único, para fins administrativos. [...]

Art. 1-1- 4 Força Naval

Força Naval é a força constituída por navios, para fins administrativos. [...]

Art. 1-1-5 Força Aeronaval

Força Aeronaval é a força constituída por unidades aéreas ou por navios e unidades aéreas, para fins administrativos. [...]

Art. 1-1-6 Força de Fuzileiros Navais

Força de Fuzileiros Navais é a força constituída por unidades de fuzileiros

navais, para fins administrativos. [...]

Em acréscimo e vinculada a uma estrutura operativa, a OGSA prevê e ressalta a organização orientada para a solução de um problema militar (a “missão”):

Art. 1-1-7 Força-Tarefa

Força-Tarefa é uma força constituída para a condução de operações navais em cumprimento a determinada missão.

Parágrafo único. As forças-tarefa terão a denominação que lhes for dada pela autoridade que ordenar suas constituições e se subdividirão em grupos-tarefa, unidades-tarefa e elementos-tarefa.

O comando único, previsto no Artigo 1-1-2, pressupõe não haver concorrência

## O comando único pressupõe não haver concorrência entre comandantes para o exercício de seu comando

2 O termo esquadra é a tradução da palavra inglesa *fleet*, devendo ser enfatizado o seu emprego em contraposição à palavra frota, costumeiramente adotada por escritores civis.

entre comandantes para o exercício de seu respectivo comando. Não pode haver dúvida, em uma cadeia de comando, sobre quem comanda e sobre quem é comandado. Outro aspecto relevante é a abrangência do conceito de Força que alcança as forças de fins administrativos e as de finalidade operativa. O uso da conjunção “ou”, na redação do Art. 1-1-2, introduz um aspecto característico da ação da Marinha: constituição de meios e parcelas de força, oriundas da estrutura administrativa, representarão as forças-tarefa. Daí surge uma inquietação constante e que suscita interpretações diversas: a força de natureza operativa deve ser constituída espelhando a estrutura administrativa?

A resposta a esta questão está no artigo que garante autonomia e prerrogativa do comandante de Força-Tarefa organizar unidades que “a compõem ou lhe sejam incorporadas” e criar solução para a missão. Isso se fundamenta na seleção das palavras (“mando superior”, “incorporadas” e “missões”):

#### Art. 5-1-1 Autoridade

O comandante de Força tem o mando superior sobre a Força que comanda e sobre cada uma das unidades que a compõem, ou lhe sejam incorporadas, com o propósito de mantê-la pronta a desempenhar suas missões com a máxima eficiência e, em qualquer situação, sejam quais forem as circunstâncias, sustentar a todo o custo a honra de bandeira brasileira.

Assim, o comandante (independentemente do nível hierárquico) tem o mando superior sobre cada uma das unidades, o que significa que ele pode, salvo limitado pelo comandante superior, organizar a força (isto é, estabelecer a sua organização por tarefas) independentemente da estrutura administrativa da qual as unidades provêm. Esse poder de organizar e decidir

como distribuir meios e nomear comandantes de grupamentos subordinados está confirmado no Artigo 5-1-61:

Em tempo de guerra, em combate e em caso de pirataria no mar:

#### Art. 5-1-61 Divisão de Forças subordinadas

O comandante de Força deverá, em operações de guerra, organizar as forças sob suas ordens e providenciar sobre os respectivos comandos, como julgar mais conveniente, participando à autoridade a que estiver subordinado as alterações que fizer.

O alcance dos poderes do comandante de Força-Tarefa, resumido nas expressões “mando superior” e “providenciar sobre”, se confirma na definição do conceito de comando tático, uma das relações de comando prevista na Doutrina Militar Naval:

O comando tático é a autoridade delegada a um comandante para atribuir tarefas a forças sob seu comando, para o cumprimento de uma missão imposta por uma autoridade superior. Inclui a autoridade nos assuntos de administração, organização interna, instrução e adestramento de suas unidades (BRASIL, 2017, pp. 2-5).

Poderia ainda ocorrer dúvida acerca dos poderes de um comandante de Força-Tarefa em relação aos seus pares na estrutura administrativa. Em socorro à clareza e à objetividade, a ordenança assegura:

#### Art. 3-4-3 Provimento de comandos em tempo de guerra

Em operações de guerra, poderá o comandante de Força providenciar, no comando das unidades sob suas ordens, como entender conveniente ao serviço, mudar os comandantes e mesmo destituí-los do comando, fazendo-os recolher à sede e enviando à autoridade competente as informações e partes justificativas.

Ou seja, em operações de guerra, pode um comandante de Força-Tarefa mudar

comandantes de unidades e parcelas de força nomeados e empossados por autoridades da “estrutura administrativa”, independentemente do nível hierárquico destas. Trata-se de prerrogativa excepcional para circunstâncias excepcionais, mas que está coerente e confirma o princípio de que a estrutura operativa tem ascendência sobre a administrativa.

## **O EMPREGO DO PODER NAVAL EM SEU AMPLO ESPECTRO**

A OGSA regula a organização e as prerrogativas dos comandantes para o uso da força em um amplo espectro. Uma leitura inicial poderia indicar que a OGSA se vincula às operações de guerra em um sentido estrito. Ainda assim, uma análise mais acurada revela que seu alcance é abrangente.

Em diversos títulos de artigos e no texto em si, encontramos as expressões “guerra, combate e [...] pirataria” ou “em guerra, em combate”. Isso indica que a ordenança não está limitada a ser aplicada aos casos “de guerra” (ou conflito armado, como consta em alguns documentos). A ordenança prevê que sua aplicação se dê “em guerra, em combate”. Não está expresso “combate na guerra”. O que seria então o combate distinto (ou fora) da guerra? Entende-se que o alcance da ordenança sobre as situações de combate se alinha às situações de emprego distintas da defesa da pátria, cobrindo todo o espectro das operações alinhadas ao “emprego limitado da força”, conforme a Lei Complementar nº 97/1999 (BRASIL, 1999) e o capítulo 4 da Doutrina Militar Naval (BRASIL, 2017). A redação do parágrafo 7º do art. 16 da LC 97/99 resume as circunstâncias em que a ordenança denomina “combate”:

§ 7º A atuação do militar nos casos previstos nos arts. 13, 14, 15, 16-A, nos incisos

IV e V do art. 17, no inciso III do art. 17-A, nos incisos VI e VII do art. 18, nas atividades de defesa civil a que se refere o art. 16 desta Lei Complementar e no inciso XIV do art. 23 da Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965 (Código Eleitoral), é considerada atividade militar para os fins do art. 124 da Constituição Federal (BRASIL, 1999).

A Doutrina Militar Naval (DMN) traz outros pontos importantes (BRASIL, 2017, pp. 4-1):

O emprego do Poder Naval [nas situações de emprego limitado da força] e a composição das forças dependerão da situação. O uso da força será determinado e regulado por fundamentação legal precisa, planejamento formal, entendimento claro das delegações, ordens textuais e métodos de controle.

Em decorrência dos extratos acima, fica confirmada a correlação do termo combate com o uso limitado da força e o necessário estabelecimento de uma cadeia de comando para fins operativos e com todos os desdobramentos (adjudicação de meios e forças, formulação de uma solução para o problema militar, organização da força e pleno exercício do comando).

## **UNIDADE DE COMANDO E CONFIANÇA**

Retomando o Artigo 1-1-2 da OGSA, destaca-se a questão do “comando único”, postulado fundamental da cultura militar que merece uma reflexão, ainda mais quando se colima esse postulado com as duas “estruturas” de comando comentadas anteriormente – a operativa e a administrativa. O postulado do comando único é definido e detalhado no Princípio da Unidade de Comando, assim definido na DMN (BRASIL, 2017, pp. 2-9):

Princípio que é caracterizado pela atribuição da autoridade a uma só pessoa,

ou seja, à pessoa do comandante [...]. [A] convergência de esforços torna-se indispensável para que seja obtido o máximo rendimento das forças disponíveis [...] com planejamento integrado e emprego coordenado, e os esforços serão maximizados para a obtenção das metas comuns. Isso só é possível quando há unidade de comando no mais alto escalão e mentalidade militar unificada em todos os níveis.

A Doutrina Militar de Defesa expande a definição e acrescenta outras ideias ligadas a esse princípio (BRASIL, 2007, pp. 41/48): “cadeia de comando bem definida, com precisa e nítida divisão de responsabilidades; e delegação de autoridade adequada às tarefas determinadas”.

A unidade de comando encontra um paradoxo na coexistência das duas “estruturas de comando” – a operativa e a administrativa. A quem responde um comandante de Força ou unidade incorporado a uma Força-Tarefa? Qual

comandante superior pode exigir e demandar obediência, na qualidade de comandante único? Pela OGSA, a resposta é o comandante da Força-Tarefa.

Comandantes da estrutura administrativa, segundo a OGSA, têm o alcance de seus poderes limitado em detrimento dos comandantes de Forças-Tarefa. Deve-se reforçar que essa perda relativa de poderes está confirmada na própria DMN, diante da definição de comando tático acima reproduzida, com destaque para o trecho: “inclui a autoridade nos assuntos de administração, organização interna, instrução e adestramento de suas unidades”.

Para tanto, deve-se entender que subsiste um requisito essencial para que as duas estruturas coexistam e que os comandantes de força lidem com essa transferência de poder: a confiança. O ato de constituir forças-tarefa e nomear seus comandantes depende da confiança para que a cadeia de comando da estrutura operativa não seja prejudicada por interferências cruzadas. Os comandantes de Força devem transferir o comando tático de seus meios e unidades – transferência denominada “adjucação” no Decreto nº 7.276/2010 – aos comandantes de Forças-Tarefa. A falta de confiança entre as autoridades acarretará a interferência na

cadeia de comando, contribuindo para competição de prerrogativas e enfraquecendo a unidade de comando.

Dessa forma, temos que reforçar que o princípio de unidade de comando deve ser preservado também para o comandado. Um comandante de uni-

dade em situação de “guerra” e “combate” só deve responder a um comandante superior. O emprego prevalece sobre o preparo e as rotinas administrativas. A remessa de documentos e as ações de gestão poderão ser prejudicadas em detrimento das situações de emprego (guerra e combate). Não é uma situação ideal, mas se revela um custo relativamente baixo a ser assumido em prol da correta delimitação de poderes, das precisas prerrogativas dos comandantes de Força-Tarefa e da solidez da cadeia de comando.

As reflexões dessa parte apontam para a existência implícita de um tipo

**Comandantes da estrutura  
administrativa têm o  
alcance de seus poderes  
limitado em detrimento  
dos comandantes de  
Forças-Tarefa  
(OGSA)**

de relação de comando, que poderia ser denominada cooperação, que vincula um comandante de Força a um comandante de Força-Tarefa, que, por sua vez, espelha as responsabilidades que o comandante da Marinha tem para com o comandante operacional, conforme o inciso IV do art. 3º do Decreto nº 7.276/2010: “a) fornecer os meios adjudicados [...]; e b) prestar o apoio logístico” (BRASIL, 2010).

## CONCLUSÃO

A OGSA está instituída no ordenamento jurídico por um decreto que a coloca em um nível superior às normas do MD, o que representa uma situação atípica. Independente de uma revisão ou nova forma de institucionalização, é necessário estimular o seu constante estudo, com especial atenção às questões que iluminam a forma de ser e de atuar da Marinha.

Apesar de o estudo não se dedicar ao tema das relações de comando, este é um ponto que precisa ser mais bem estudado e analisado. As relações de comando constituem um recurso necessário e útil para estabelecer as conexões entre comandantes e suas prerrogativas de mando.

Este estudo também incentiva e estimula, ainda que indiretamente, que os oficiais da Marinha tenham maior interesse em investigar os documentos primários e entender o encadeamento das leis dentro do ordenamento jurídico. Isto é importante para que consigamos corrigir eventuais contradições e formular as diretivas com precisão, acarretando maior segurança jurídica para os envolvidos.

A pesquisa se concentrou nos aspectos de Comando e Controle, alertando que as questões materiais e técnicas não o governam, a despeito da tendência geral de pensar o C2 em termos de tecnologia. As bases fundamentais do

Comando e Controle residem na cadeia de comando e no exercício do comando.

A OGSA tem particularidades valiosas e aponta para soluções que contribuem para o exercício do comando de forças com clareza e objetividade. Estimular seu estudo, sua atualização e o emprego de seus conceitos envolve responsabilidade de todos nós, contribuindo para comunicar a outras forças singulares as particularidades do emprego do Poder Naval.

**A OGSA está instituída no ordenamento jurídico por decreto que a coloca em nível superior às normas do MD. Ela contribui para emprego do Poder Naval com clareza e objetividade**

### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ADMINISTRAÇÃO>; Legislação; Regulamento;  
<ARTES MILITARES>; Comando;  
<FORÇAS ARMADAS>; Comando; Ministério da Defesa;  
<VALORES>; Comando;

## REFERÊNCIAS

- BRASIL. 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. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp97.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp97.htm). Acesso em: 12 set. 2023.
- BRASIL. Decreto nº 8.726, de 6 de fevereiro dezembro de 1942. Aprova a Ordenança Geral para o Serviço da Armada. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-8726-6-fevereiro-1942-325749-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 12 set. 2023.
- BRASIL. Decreto nº 95.480, de 13 de dezembro de 1987. Dá nova redação para a Ordenança Geral para o Serviço da Armada. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1980-1989/d95480.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/d95480.htm). Acesso em: 12 set. 2023.
- BRASIL. Decreto nº 7.276, de 25 de agosto de 2010. Aprova a Estrutura Militar de Defesa e dá outras providências. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2010/decreto/d7276.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/decreto/d7276.htm). Acesso em: 12 set. 2023.
- BRASIL. Estado-Maior da Armada. EMA-305 Doutrina Militar Naval. Brasília, 2017.
- BRASIL. Ministério da Defesa. MD51-M-04 Doutrina Militar de Defesa. Brasília, 2007.

# A MARINHA DO BRASIL NAS OLIMPÍADAS

DEOLINDA OLIVEIRA MONTEIRO\*  
Jornalista

## SUMÁRIO

Introdução  
Histórico da participação de atletas da MB em Olimpíadas  
O Programa Olímpico da Marinha  
Conquistas nos últimos anos  
Conclusão

## INTRODUÇÃO

As Olimpíadas de Paris, realizadas de 26 de julho a 11 de agosto deste ano, mostraram, como em outras competições mundiais, que o incentivo ao esporte militar traz frutos proveitosos para o esporte nacional. Das 20 medalhas obtidas pelo Brasil na Olimpíada 2024, 11 foram conquistadas por atletas militares, sendo seis

delas por sargentos da Marinha do Brasil (MB), o equivalente a 30% das medalhas do Time Brasil, equipe que representa o país em todas as modalidades esportivas.

Dos 277 atletas brasileiros que competiram, 43 eram militares da MB, que participaram em 12 modalidades, reforçando a efetividade do Programa Olímpico da Marinha (Prolim) no cenário esportivo nacional. O programa contribuiu para

\* Graduada em Comunicação Social – Jornalismo pela Universidade Federal Fluminense (UFF). Trabalha na RMB desde 1994.

que o Brasil tivesse a sua segunda melhor campanha em número de pódios na história das Olimpíadas. Graças ao apoio do Prolim, atletas brasileiros alcançaram posições de destaque em quatro modalidades: Judô, Boxe, Taekwondo e Atletismo.

## HISTÓRICO DA PARTICIPAÇÃO DE ATLETAS DA MB EM OLIMPIADAS

A primeira participação do Brasil nos Jogos Olímpicos ocorreu em 1920, na Antuérpia (Bélgica). Militares da Força integraram as equipes de Natação e Polo Aquático, tendo esta última alcançado a sexta colocação geral, comprovando que os militares e os esportes de alto rendimento estão fortemente relacionados.

Depois dos Jogos Olímpicos da Antuérpia, houve outras participações de militares da Marinha nas delegações brasileiras.

Na década de 1930, a Liga de Sports da Marinha<sup>1</sup>, entidade embrião dos esportes na MB, fundada em 1915, detinha os melhores nadadores de então. Até 1936, a Liga foi considerada a vanguarda da natação brasileira, tendo em suas fileiras: Manoel da Rocha Villar, veterano da Olimpíada de 1932 (Los Angeles) e do Sul-Americano de 1934 e recordista brasileiro de todas as distâncias do nado livre, apontado como o maior nadador brasileiro da década de 30; Benevenuto

Nunes, que passou pelas mesmas competições internacionais; Antônio Luiz dos Santos, o Mosquito<sup>2</sup>, que competiu no Sul-Americano de 1935; e Isaac Moraes, integrante da delegação brasileira na Olimpíada de 1936 (Berlim) – todos marinheiros.

Mas o nome mais representativo da Marinha no esporte olímpico no século XX foi o de Mário Jorge da Fonseca Hermes<sup>3</sup>. Jogador de basquetebol, Mário Hermes foi o porta-bandeira da delegação brasileira que participou das Olimpíadas de Helsinque (Finlândia), em 1952. Conduzindo o pavilhão nacional na cerimônia de abertura do evento, o então primeiro-tenente, pivô da Seleção Brasileira de Basquetebol, deixaria o nome da Marinha do Brasil para sempre marcado no esporte nacional. Pela Seleção Brasileira, Mário Hermes também participou de mais dois mundiais além das Olimpíadas de Helsinque: o II Campeonato Mundial de Basquete, em 1954, no Rio de Janeiro; e os Jogos Pan-Americanos de 1951, em Buenos Aires (Medalha de Bronze).

Em 1947, o Conselho de Esportes das Forças Armadas foi extinto. Em 1948, foi criado o Conselho Internacional do Esporte Militar (Cism), do qual o Brasil somente se tornou membro em 1954.

Em 1971, a partir de convênio com o Ministério da Educação, teve início a construção das atuais instalações do Centro de Educação Física Almirante Adal-

1 Na década de 1940, foi extinta, dando lugar ao Departamento de Educação Física da Marinha, posteriormente denominado Departamento de Esportes da Marinha.

2 Em 1945, então sargento, sobreviveu ao naufrágio do Cruzador *Bahia*, ocorrido em 4 de julho de 1945, quando em missão de apoio a aviões militares no Oceano Atlântico, na Segunda Guerra Mundial. Exímio nadador, reconheceu como fatores para que sobrevivesse ao acidente sua boa forma física e a condição de desportista. O militar passou para a reserva em 1952, no posto de primeiro-tenente. Faleceu em 30/7/2010. Ver *RMB*, 3º trimestre/2010, “Naufrágio do *Bahia* – ‘Tinha que acontecer e pronto’”, p. 46.

3 Em sua carreira naval, chegou ao posto de almirante de esquadra, o mais elevado da Marinha. Destacou-se como pesquisador de assuntos militares, publicando, na *RMB*, artigos das séries “Os militares e a política no Brasil” e “O Japão, Pearl Harbor e a Saga do Almirante Kimmel”, além de outros trabalhos. Faleceu em 28/6/2019. Ver *RMB*, 2º trim./2008, p. 134.



Mário Hermes, então primeiro-tenente, foi porta-bandeira em Helsinque (1952)

berto Nunes (Cefan), no Rio de Janeiro. Em 1972, o Departamento de Educação Física da Marinha (depois Departamento de Esportes da Marinha) foi desvinculado do Cefan, passando a chamar-se Conselho de Desportos da Marinha, e, em 1975, recebeu a atual denominação de Comissão de Desportos da Marinha (CDM).

Mais tarde, quatro militares competiram em Olimpíadas: Capitão de Mar e Guerra Lessa Gomes (modalidade tiro, Moscou – 1980); Capitão-Tenente Sílvio Aguiar (tiro, Moscou – 1980); Cabo Evaldo Rosa (atletismo – revezamento 4 x 400m, Los Angeles – 1984); e Marinheiro Sidnei Telles (atletismo – revezamento 4 x 400m – Barcelona – 1992).

No século XXI, porém antes da criação do Prolim, integrantes do Corpo de Fuzileiros Navais se destacaram no esporte nacional e também em competições no exterior, especialmente na modalidade de atletismo. Foram eles o Sargento Sebastião Ferreira da Guia (tricampeão individual na Ultramaratona Internacional

de 24 horas de Roche La Molliere – França, em 2005); o Cabo Sanderson Alves dos Santos (Medalha de Prata nos 400 metros com barreiras nos III Jogos Mundiais Militares, na Itália, 2004) e o Sargento Carlos Alberto Silva (vencedor do XX Campeonato Sul-Americano de Pentatlo Militar, na Colômbia, em 2005).

Desde sua criação, o Cism já participou da coordenação de mais de 52 campeonatos mundiais militares. Em 2006, por ocasião da 61ª Assembleia Geral do Cism, realizada em Roma (Itália), o Brasil deu um importante passo para a mudança no panorama do desporto militar brasileiro, formalizando sua candidatura para sediar os 5º Jogos Mundiais Militares (JMM). Com a escolha do país para sede desses jogos, em 2011, a alta administração naval realizou importantes mudanças internas. O Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes (Cefan) passou a ser subordinado ao Corpo de Fuzileiros Navais, e não mais à Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha.



Pista de Atletismo do Cefan, no Rio de Janeiro

Com a certeza de que os próximos JMM aconteceriam no Brasil, era necessário realizar investimentos em todos os setores envolvidos para recepcionar um grande evento esportivo, principalmente na área de pessoal – em especial na preparação dos atletas. A partir de 2008, ano em que se iniciou o Programa de Atletas de Alto Rendimento (PAAR), os atletas militares desta categoria foram incorporados como militares temporários RM2 (Reserva de 2ª classe da Marinha).

O PAAR foi concebido de forma pioneira pela Marinha do Brasil, sob a supervisão do Ministério da Defesa e em coordenação com o Ministério do Esporte. O Programa tinha como propósito melhorar a qualificação da representação brasileira por meio da incorporação à MB de atletas com elevadas chances de resultados expressivos nas modalidades que seriam disputadas nos 5º JMM. A representação brasileira nessa competição, reforçada com atletas de alto rendimento temporários, obteve o 1º lugar no quadro geral de medalhas, uma evolução enorme quando comparada à 33ª colocação obtida nos 4º

JMM/2007, em que conquistou apenas duas medalhas de prata e uma de bronze.

No ano seguinte, o Time Brasil que disputou os Jogos Olímpicos de Londres 2012 contava com 259 atletas, sendo 51 militares das Forças Armadas, que conquistaram cinco das 17 medalhas obtidas pelo Brasil, sendo duas por atletas da MB: ouro da Marinheiro Sarah Menezes e bronze da Marinheiro Mayra Aguiar, ambas no Judô.

## O PROGRAMA OLÍMPICO DA MARINHA

Devido ao sucesso alcançado pelo Brasil nos 5º Jogos Mundiais Militares e, posteriormente, nos Jogos Olímpicos Londres 2012, o então comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de Moura Neto, numa iniciativa pioneira, tornou permanente o Programa Olímpico da Marinha (Prolim), criado em 2013. O Programa é dirigido pelo Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais, com atuação da Comissão de Desportos da Marinha (CDM) e do

Cefan na preparação de atletas que representam o Brasil.

O ato administrativo que criou o Programa Olímpico da Marinha estabeleceu a sua elaboração no âmbito do Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais (CFN), com aprovação pelo comandante da Marinha.

Os projetos sociais e de base, como o Programa Forças no Esporte (Profesp), que oferecem aos jovens de comunidades de baixa renda o acesso à prática esportiva, passaram a integrar paralelamente o Prolim, buscando prioritariamente a inclusão social e, extraordinariamente, revelar novos talentos para o esporte nacional.

Os atletas são escolhidos após participação voluntária no processo seletivo. A iniciativa da Marinha foi, logo em seguida, reproduzida pelo Exército Brasileiro e, alguns anos depois, pela Força Aérea Brasileira.

O foco principal do Programa, inicialmente, era a preparação dos atletas da MB para integrarem as equipes militares brasileiras nos 6º Jogos Mundiais Militares, que seriam realizados na Coreia do Sul, em 2015. Porém, com o sucesso dos atletas de alto rendimento da MB, o Prolim continuou a crescer, proporcionando apoio aos que tinham possibilidades de obter resultados olímpicos.

Para acelerar a obtenção de resultados, a MB tem realizado, por meio de Avisos de Convocação públicos, a incorporação de civis voluntários com as seguintes características:

- oficiais RM2, graduados em Educação Física e especializados na área de treinamento desportivo de alto rendimento, com pós-graduação nível *lato sensu* e *stricto sensu* e até mesmo doutorado; e
- praças RM2 (CB/MN), atletas de alto rendimento de diversas modalidades desportivas.

O Programa contempla 23 modalidades: Atletismo, Basquete, Beach Soccer, Boxe, Futebol Feminino, Golfe, Judô, Levantamento de Peso Olímpico, Lutas Associadas, Maratona Aquática, Nado Sincronizado, Natação, Orientação, Pentatlo Militar, Pentatlo Moderno, Pentatlo Naval, Remo, Saltos Ornamentais, Taekwondo, Tiro Esportivo, Triatlo, Vela e Vôlei de Praia.

O Prolim mostra-se vantajoso também pela possibilidade de utilização dos recursos humanos e materiais e de instalações esportivas existentes na MB, sem que haja comprometimento das tarefas voltadas para o cumprimento da missão da Força. Além de auxiliar sobremaneira na melhoria da *performance* técnica, capacitando os integrantes para a conquista de resultados expressivos, a Marinha proporciona aos jovens atletas importante apoio social, materializado em benefícios diretos (vencimentos) e indiretos (assistência médica, odontológica e psicológica; tratamento fisioterápico; condução do treinamento feita por profissionais especializados em educação física; utilização das instalações esportivas; seguridade social; e oportunidade de convivência em ambiente propício ao desenvolvimento de valores morais).

O Programa tem caráter permanente e aplicação nacional, e seu foco principal é a preparação dos atletas da MB para integrarem equipes representativas do Brasil em competições do Cism e representações brasileiras nos grandes eventos esportivos das respectivas modalidades. Além disso, visa:

- estimular a prática da educação física e do esporte no âmbito da MB;
- captar atletas com desempenho excepcional, para fornecer-lhes formação militar-naval e incorporação à Marinha, a fim de apoiá-los técnica e financeiramente como atletas militares de alto rendimento da MB;



Atletas do Prolim em treinamento

– contribuir para o processo de inclusão social, por meio de projetos de base, oferecendo aos jovens de comunidades de baixa renda acesso à prática desportiva de qualidade e desenvolvimento físico adequadamente assistido e, quando esses jovens completarem a idade mínima para incorporação à MB, prosseguir no apoio;

– ligação com autoridades do setor público e/ou dirigentes dos diversos segmentos não governamentais envolvidos com a atividade esportiva, a fim de garantir apoio à MB e/ou manifestações de interesses por parcerias com a instituição;

– manter a participação do pessoal da MB (atletas ou comissões técnicas) em eventos de natureza esportiva, de modo a preservar a imagem da Força;

– identificar instalações esportivas em Organizações Militares (OM) que, com pequenos ajustes, adquiram condições de apoiar o treinamento de modalidades esportivas de interesse da MB ainda não apoiadas;

– contribuir para a projeção da imagem da MB no cenário desportivo nacional e internacional; e

– apoiar o desenvolvimento do desporto de alto rendimento na MB.

O apoio direto proporcionado pelas remunerações tem permitido que jovens promissores no esporte possam se dedicar ao treinamento, evoluindo competitivamente no cenário internacional. Isso seria difícil sem o Programa, especialmente para atletas de algumas modalidades que não têm visibilidade na mídia e suporte financeiro.

Atualmente, 235 atletas militares de alto rendimento integram o Prolim, de um total de 716 esportistas apoiados pela Marinha desde o início da iniciativa.

## CONQUISTAS NOS ÚLTIMOS ANOS

Nas últimas três edições das Olimpíadas, os atletas militares conquistaram 32 medalhas de um total de 60.

### *Rio 2016*

Integraram o Time Brasil nas Olimpíadas de 2016, realizadas na cidade do Rio de Janeiro, 465 atletas, sendo 145

das Forças Armadas (quase um terço da delegação brasileira, o maior número de atletas militares na história das Olimpíadas), que participaram de 27 modalidades. Desses atletas militares, 55 eram da MB, o que corresponde a 11,83% de todos estes profissionais.

Com 19 medalhas, o Brasil teve o melhor desempenho da história em Olimpíadas. Os atletas das Forças Armadas obtiveram 13 medalhas, o que representou 68% dos pódios. Os atletas da MB conquistaram seis medalhas, sendo quatro de ouro, contribuindo decisivamente para o resultado final do Brasil nos Jogos Olímpicos do Rio: 13º lugar, um grande salto em relação ao 22º lugar conquistado nos Jogos de Londres 2012.

Da Marinha, subiram ao pódio os sargentos Rafaela Silva (Medalha de Ouro no Judô), Mayra Aguiar (Bronze no Judô), Robson Conceição (Ouro no Boxe), Martine Grael e Kahena Kunze (Ouro na vela), Alison e Bruno (Ouro no Vôlei de Praia) e Ágatha e Bárbara (Prata no Vôlei de Praia).

### *Tóquio 2020*

Nos Jogos de Tóquio (realizados em 2021, devido à pandemia de Covid-19), o Time Brasil competiu em 35 modalidades, conquistando 21 medalhas, sendo sete de ouro, o maior número em uma edição olímpica. Das modalidades disputadas pelos brasileiros, sete foram 100% compostas por militares atletas. Foi a melhor participação do Brasil nos Jogos Olímpicos até então, com o país terminando em 12º lugar no quadro de medalhas.

O excelente resultado alcançado pelo país em Tóquio teve contribuição decisiva dos atletas militares, particularmente dos pertencentes à MB. Do total de 301 atletas que competiram, 91 eram militares (mais de 30%), sendo 44 da Marinha, o que corresponde a 14,62 % da delegação brasileira. Os atletas da Força conquistaram seis medalhas (três de ouros, uma de prata e duas de bronze). Os medalhistas da Marinha foram: Martine Grael e Kahena Kunze (Medalha de Ouro na Vela), Ana Marcela Cunha (Ouro na Maratona



Alisson dos Santos, medalhista olímpico em Tóquio e Paris e campeão mundial e pan-americano em Atletismo 400 m com barreiras, é sargento da Marinha

Aquática), Hebert Souza (Ouro no Boxe), Beatriz Ferreira (Medalha de Prata no Boxe), Daniel Cargnin (Bronze no Judô), Alisson dos Santos (Bronze no Atletismo) e Mayra Aguiar (Bronze no Judô).

### Paris 2024

O Brasil obteve, nas Olimpíadas de Paris, a 19ª colocação geral, com três ouros, sete pratas e dez bronzes. Das 20 medalhas, 11 foram conquistadas por atletas militares, sendo seis delas por sargentos da MB, o equivalente a 30% do total de medalhas conquistadas. O Prolim contribuiu para que o Time Brasil tivesse a sua segunda melhor campanha em número de pódios na história das Olimpíadas.

Nas Olimpíadas de 2024, o Prolim foi representado por 60 atletas, 21,6% do total de brasileiros na competição. Destes, 16 já fizeram parte do programa e já não são mais militares da ativa. Atualmente, 235 atletas militares de alto rendimento integram o Programa, de um total de 716 esportistas apoiados pela Marinha desde o início. O Time Brasil contou também com a experiência de militares que já haviam participado de edições anteriores dos Jogos Olímpicos, incluindo três medalhistas de Tóquio 2020: o corredor Alison dos Santos, o judoca Daniel Cargnin e a boxeadora Beatriz Ferreira.

A primeira medalha do Brasil nos Jogos Olímpicos foi conquistada pelo judoca Willian Lima, que, em 28 de julho, ganhou a prata na categoria até 66 kg. Depois de 24 anos, o Brasil participou de uma decisão masculina de judô, já que a última vez havia sido em Sydney 2000. Com isso, o militar da Marinha ganhou a 25ª medalha do país na modalidade, mantendo o *status* do judô como o esporte com o maior número de pódios na história olímpica brasileira. No mesmo dia, foi a vez da Sargento Larissa Pimenta ganhar a primeira medalha de bronze para o Brasil. A atleta militar participou de sua segunda Olimpíada e conseguiu subir ao pódio na categoria até 52 kg.

Em 3 de agosto, na disputa do judô por equipes mistas, os sargentos Daniel Cargnin, Larissa Pimenta, Natasha Ferreira e Willian Lima contribuíram para a conquista de novo bronze. O terceiro lugar no pódio foi confirmado com a vitória da judoca Rafaela Silva, que integrou o Prolim por oito anos, assim como a atleta Ketleyn Quadros. O resultado consolidou a melhor campanha do Brasil na modalidade em Jogos Olímpicos. Na mesma data, a Sargento Beatriz Ferreira levou a medalha de bronze no boxe, na categoria até 60 kg. Com a conquista, a atleta militar se tornou a primeira pugilista brasileira a subir ao pódio em duas

QUADRO DE MEDALHAS				
	1	2	3	TOTAL
	Ouro	Prata	Bronze	
TIME BRASIL	3	7	10	20
MILITARES ATLETAS DO TIME BRASIL	2	2	7	11

Total de medalhas do Brasil nas Olimpíadas de Paris

edições consecutivas de Olimpíadas, já que ela havia sido prata em Tóquio.

Em 8 de agosto, o atleta militar Edival Pontes, o Netinho, conquistou a medalha de bronze no Taekwondo, categoria de até 68 kg. No dia seguinte, Alisson dos Santos, o Piu, ficou com o bronze nos 400 m com barreiras, com tempo de 47s26, garantindo sua segunda medalha olímpica de bronze. Ele também havia ficado na terceira colocação nas Olimpíadas de Tóquio.

## CONCLUSÃO

A Marinha do Brasil e o esporte sempre caminharam juntos. A Força, que tem contribuído de forma relevante para o desporto nacional, hoje se destaca na formação e preparação de atletas para competições de âmbito nacional e internacional.

Em relação ao Prolim, todas as OM da MB poderão colaborar para a sua exe-

cução por meio de permanente incentivo à prática da educação física e do esporte, pela identificação de novos talentos desportivos em suas tripulações ou em seus círculos de relacionamento e, eventualmente, pelo auxílio à CDM no controle dos atletas da MB que desenvolvem suas atividades de treinamento nos centros urbanos de suas respectivas sedes.

No Brasil, o apoio para o surgimento de novos talentos no esporte ainda é baixo, (exceção para o futebol). Poucos desportistas recebem incentivos financeiros governamentais ou patrocínios para arcar com suas despesas. Desse modo, muitos não têm as condições ideais para se dedicarem aos seus treinos integralmente, principalmente quando se fala de jovens de famílias de baixa renda. Incentivar e apoiar o esporte nacional com ações concretas é fundamental para que os atletas brasileiros tenham o reconhecimento que merecem.

### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ADMINISTRAÇÃO>; Esporte; Programa;

<EDUCAÇÃO>; Educação Física; Jogos Mundiais Militares; Olimpíadas;

# USO DE CÂMERAS DE MONITORAMENTO *ON-LINE* NAS EMBARCAÇÕES DE APOIO MARÍTIMO: Reflexões sobre os efeitos psicológicos nos tripulantes\*

*Quando uma coisa tem um preço, pode-se pôr, em vez dela, qualquer outra como equivalente; mas quando uma coisa está acima de todo o preço e, portanto, não permite equivalente, então tem ela dignidade.*

Kant (2018)

**EDGARD SOBREIRA\*\***

Capitão de Cabotagem

**JANAINA MARIA SETTO\*\*\***

Professora

**RAIMUNDA MARIA DE SOUZA MACIAS\*\*\*\***

Professora

**ROSÂNGELA SAMPAIO GOMES\*\*\*\*\***

Professora

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Materiais e métodos  
Desenvolvimento  
Considerações finais

## INTRODUÇÃO

Um dos programas de vigilância para prevenção de acidentes, implantado por algumas empresas de apoio marítimo e pela Petróleo Brasileiro S. A. (Petrobras),

busca reduzir a incidência de acidentes nas operações. Para isso, foram instaladas câmeras de monitoramento *on-line* nas embarcações de apoio marítimo.

A Associação Brasileira de Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) conceitua

---

\* Artigo derivado do Trabalho de Conclusão de Curso para o Curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Náutica (APNT2-2022), realizado pelo Centro de Instrução Almirante Brás de Aguiar (Ciaba).

\*\* Psicólogo, psicoterapeuta em Análise Psico-Orgânica.

\*\*\* Corpo docente do Ciaba/Marinha do Brasil. Doutora em Doenças Tropicais/NMT/UFPA.

\*\*\*\*Especialista em Educação do Ensino Superior.

\*\*\*\*\*Corpo docente do Magistério Superior do Ciaba/Marinha do Brasil. MBA em Gestão de Pessoas.

a navegação de apoio marítimo como aquela que confere o apoio logístico para embarcações e instalações, em águas territoriais nacionais e na zona econômica, que atuam nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos. Em julho de 2022, a frota de apoio marítimo em águas brasileiras totalizava 411 embarcações (ABEAM, 2022).

Na busca pela redução de acidentes de trabalho em empresas marítimas, muitas ações foram implementadas, como a implantação de câmeras de monitoramento *on-line* em tempo real nas embarcações de apoio marítimo. Todavia não foi realizado um estudo-piloto que avaliasse a efetividade do aumento na segurança operacional das embarcações, a redução de acidentes de trabalho e os impactos psicológicos e seus efeitos nos trabalhadores embarcados.

Diante disso, observou-se a necessidade de verificar as motivações que levaram as empresas de apoio marítimo a implementarem os programas de vigilância e se ocorre efetivamente a diminuição de acidentes de trabalho que justifique tal aparelhamento. Ademais, torna-se relevante avaliar as consequências psicológicas desse monitoramento para os tripulantes e para as operações a bordo das embarcações.

Sendo assim, o presente estudo possui os seguintes propósitos: avaliar as causas históricas que justificam e respaldam o monitoramento e a intervenção em tempo real, por meio de câmeras *on-line*; e investigar os efeitos psicológicos na saúde mental dos tripulantes decorrentes do uso desse dispositivo.

## MATERIAIS E MÉTODOS

O presente artigo utilizou a metodologia de revisão bibliográfica, sendo aplicados limitadores temporais, abrangendo publicações científicas no período entre 2010 e 2022.

Utilizou-se como *site* de busca o Google Acadêmico (Google Scholar), base de dados da Scientific Electronic Library Online (SciELO), ResearchGate, Bireme, Lilacs e MED, tendo como critério os artigos em inglês e português e como palavras-chaves: “monitoramento de segurança”, “embarcação de apoio marítimo”, “saúde mental” e “profissional marítimo”.

## DESENVOLVIMENTO

### *A Sociedade de Controle*

### **Segurança ou vigilância: histórico**

As câmeras instaladas a bordo prestariam um bom serviço como uma caixa-preta. Registrar

iriam as imagens que seriam utilizadas como referência, em caso de algum incidente ou acidente. Contudo não é dessa forma que as câmeras são utilizadas nas embarcações que prestam serviços de apoio marítimo. O presente estudo busca analisar a utilização de câmeras de monitoramento *on-line*, que possuem um operador que pode entrar em contato com as embarcações, intervindo diretamente nas operações por meio de instruções, ordens, observações e admoestações, enviando, ainda, imagens para as companhias solicitando punições e demissões sumárias. O dispositivo de controle se

**Torna-se relevante avaliar as consequências psicológicas do monitoramento *on-line* para tripulantes a bordo das embarcações**

instala no olhar do observador da câmera e se realiza na intervenção.

Conforme Bruno (2013), problematizar e analisar esses dispositivos de vigilância implica pensar sobre a vigilância enquanto dispositivo, que, de maneira geral, é composto por vários elementos heterogêneos, aquilo que se diz e o não dito, não seguindo propriamente pela via do enunciado linguístico, e se afirma por técnicas e procedimentos. Os dispositivos consistem mais nas redes de relações do que nos seus elementos, em que as posições e as funções possuem mobilidade, um jogo e uma relação de forças variáveis (BRUNO, 2013).

As atuais práticas de vigilância contam com uma imensa e crescente diversidade de tecnologias, discursos, medidas legais e administrativas, instituições e corporações, enunciados e empreendimentos científicos, midiáticos, comerciais e políticos, entre outros. (BRUNO, 2013)

Antes de aprofundar as dinâmicas atuais, vale ressaltar os aspectos recorrentes da história que abordam o exercício da vigilância. Segundo Foucault (2009), essas atividades utilizam-se de três elementos: observação, conhecimento e intervenção. Os modos e as práticas de vigilância podem ser efetuados de várias formas, mas utilizam-se de forma regular, sistemática e focalizada da inspeção dos profissionais, buscando informações sobre processos comportamentais, corporais e psíquicos, entre outros. A segunda característica é a produção de conhecimento sobre os

profissionais observados, permitindo a ação sobre suas subjetividades e seus comportamentos. Neste ponto existe o terceiro fator: a observação e o conhecimento se caracterizam como vigilância apenas dentro da perspectiva de permitir a intervenção direta sobre os indivíduos em foco. Essa intervenção é, acima de tudo, um comando, uma arte de conduzir condutas (FOUCAULT, 2009).

Foucault (2009) inicia o seu livro *Vigiar e Punir* descrevendo cenas terríveis de espartejamento, em que cada membro de uma pessoa é atado a um cavalo diferente, que puxavam em sentido contrário para desmembrar; ingestão de chumbo derretido; e outras aberrações físicas, que eram o modelo de punição na época, sendo que o enforcamento era a punição mais branda, que ocorria em praça pública, como espetáculo (FOUCAULT, 2009).

Com a peste negra na Europa medieval, as necessidades sanitárias se tornaram importantes para o controle da população: as teorias sanitaristas

começaram a surgir; controle de natalidade; e monitoramento dos moradores de cada casa em relação a quantidade, o que faziam e se estavam doentes; entre outros. Isso acelerou a construção dos manicômios, lugares onde presos políticos, ladrões, mendigos e loucos eram encerrados; e a dor física, a miséria e as mazelas estavam agora banidas da praça pública (FOUCAULT, 1979).

A dor agora passa a ser psíquica, a dor da alma, a culpa, a autopunição em vez da punição expressa. “O castigo deixou de ser uma arte das sensações insuportáveis

**“O castigo deixou de ser uma arte das sensações insuportáveis e tornou-se uma economia de direitos suspensos”**

*Foucault*

e tornou-se uma economia de direitos suspensos” (FOUCAULT, 2009). Novas técnicas vieram substituir o patíbulo, e o corpo não era mais o objeto último do seu olhar. Uma nova ciência começa a se impor. Surge um “saber” do corpo, e este saber não está ligado ao conhecimento do funcionamento desse corpo ou sua biologia. Seria o que Foucault (2009) denomina de tecnologia política do corpo, uma ciência que absorve a Microfísica do Poder, suas manifestações e consequências. A época clássica foi marcada pela descoberta do corpo como objeto de poder. “As disciplinas se tornaram, no decorrer dos séculos XVII e XVIII, fórmulas gerais de dominação” (FOUCAULT, 2009).

Os ideólogos do utilitarismo, nessa época, criaram uma estrutura prisional modelar, o panóptico. Nesse sistema, as celas eram colocadas em torno de uma torre central, onde um observador poderia monitorar, sem ser visto, o comportamento de todos os prisioneiros, resultado da necessidade crescente de controle (BENTHAM, 2000).

O panóptico tinha vários méritos: ali não seria necessária a observação por 24 horas, bastava o preso não saber quando, nem por quem, estava sendo observado. “Panóptico é uma máquina de dissociar o par ver/ser visto: no anel periférico, se é totalmente visto, sem nunca ver; na torre central, vê-se tudo, sem nunca se ser visto” (FOUCAULT, 2009). Esse evento simboliza o surgimento da sociedade de controle. Mesmo que o sujeito não seja observado permanentemente, seus efeitos tornam-se constantes, sustentando a relação de poder, não importando quem o exerça, automatizando e desindividualizando o poder, pulverizando o sujeito do poder, que agora não se encontra nas mãos do carrasco. Possui a característica de criar uma aparelhagem de luzes e de olhares, produzindo internamente nos su-

jeitos a relação pela qual eles estão presos (FOUCAULT, 2009).

O deslocamento do foco para o incorpóreo propiciou a mudança da punição no corpo, por meio da dor, para um estado artificial de controle. O sofrimento internaliza-se, não estando mais na carne, não sendo necessário tocar no corpo. O poder vai incidir nas forças, tornando o corpo o alvo de um controle ininterrupto e minucioso, não o controle das massas, um controle generalizado, mas o controle fino de cada ação, perfeito nos detalhes. Esses métodos, que vão tornar os corpos dóceis por meio do controle, podem ser designados como disciplinas. “O momento histórico das disciplinas é o momento em que nasce uma arte do corpo humano, visando não unicamente o aumento de suas habilidades, nem tampouco aprofundar sua sujeição, mas a formação de uma relação que, no mesmo mecanismo, o torna tanto mais obediente quanto mais útil e inversamente” (FOUCAULT, 2009).

Para Foucault (2009), esta modalidade de poder não surge para substituir as outras, mas se insere, intermedia e promove a ligação entre elas, permitindo que os efeitos do poder se tornem mais tênues e que se façam sentir muito mais distantes, de forma subjetiva. “Assegura uma distribuição infinitesimal das relações de poder” (FOUCAULT, 2009).

Neste contexto, a penalidade se insere como uma economia do poder, não apenas reprimindo as ilegalidades ou desvios, mas diferenciando-as, medindo e quantificando sua amplitude. A penalidade é uma forma de gestão, definindo os limites da tolerância, pressionando uns e dando espaço a outros.

E se podemos falar de uma justiça, não é só porque a própria lei ou a maneira de aplicá-la serve aos interesses de uma

classe, é porque toda a gestão diferencial das ilegalidades por intermédio da penalidade faz parte desses mecanismos de dominação. (FOUCAULT, 2009)

### **Moldando a subjetividade por meio da punição**

Os julgamentos sobre os atos tornam-se aparelhos de dominação, constringendo o sujeito à legalidade, espoliando a liberdade à prescrição e tornando-o vítima ideal do observador ausente, detentor do poder indiscriminado de ser juiz e carrasco, pois, ao mesmo tempo que exige plena obediência, sem possibilidade de contestação, já em sua observação condena a ação em seus mínimos detalhes. À pessoa observada cabe apenas a aceitação da sentença e sentir-se culpada pelo ato, qualquer que tenha sido. Para Foucault (2009), existem três condições para se estabelecer um julgamento: o conhecimento da infração, o conhecimento do responsável e o conhecimento da lei.

“É a própria condenação que marcará o delinquente com sinal negativo e unívoco” (FOUCAULT, 2009). A culpa marca a subjetividade de forma inequívoca, e o sujeito não tem como escapar da sua própria condenação e atuará como seu próprio juiz, exercendo uma monitoração implacável em si mesmo, replicando antes o que as câmeras irão fazer em seguida. Sem possibilidade de escapar ao seu próprio olhar inquisidor, encontrará a exaustão e o estresse. “O homem depressivo é aquele animal *laborans* que explora a si mesmo e, quiçá deliberadamente, sem qualquer coação estranha. É agressor e vítima ao mesmo tempo” (HAN, 2019). Como também descreve Foucault (2009):

E acima dessa distribuição dos papéis se realiza a negação teórica; o essencial da pena que nós, juízes,

infligimos; não creiais que consista em punir; o essencial é procurar corrigir, reeducar, “curar”: uma técnica de aperfeiçoamento recalca, na pena, a estrita expiação do mal, e liberta os magistrados do vil ofício de castigadores. (FOUCAULT, 2009)

O juiz carrasco está isento da responsabilidade, baseado na autoridade, e pune pela própria existência, inscrito num saber-poder, que condena antecipadamente qualquer distração, impingindo nos culpados uma dor anterior ao crime, antecipatória, oriunda da própria insegurança gerada no questionamento, fragilizando quem deveria estar forte. No olhar ausente do poder existe um vazio onipotente de presença, as lentes das câmeras, um olhar vazio que inscreve no espírito a falta de humanidade de um poder sistêmico e preciso. Perfeito na concepção, pois, em sua não presença, inscreve-se no inconsciente, potencializando-se, questionando os olhares, os gestos, as decisões, na própria concepção do sujeito aprisionado por um poder invisível.

Ledoux (1996) concorda com Freud quando afirma que o inconsciente está abaixo do limiar da consciência e atua antes mesmo da percepção consciente do perigo. Dessa forma, as ameaças detectadas pelo sistema inconsciente produzem ações antecipadas do sistema nervoso autônomo simpático para proteger o organismo, disparando neurotransmissores do estresse, como a adrenalina, dentre outros, produzindo tensões musculares e reações vegetativas, preparando o corpo para luta ou fuga, em que, muitas vezes, o processo consciente não consegue nem se dar conta dos motivos inconscientes de um torcicolo. Via de regra, as reações emocionais são produzidas de maneira inconsciente. “Freud acertou em cheio

ao descrever a consciência como a ponta do *iceberg* mental. Atuando de forma subliminar, o sistema motor produz ações de proteção no organismo quando este se sente ameaçado” (LEDOUX, 1996).

### **Vigilância: produção de sofrimento**

Segundo Cidade (2019), a ideia de gestão, que cada vez mais ganha força e domina as organizações, nada mais é que “outro nome açucarado para panóptico e vigilância”. Esta é uma tendência, “uma peça de ficção”, rígida e equivocada, que está apenas preocupada com os significados (OLIVEIRA; PAULA, 2008). “A expansão da videovigilância, notável nos grandes centros urbanos após os atentados de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos, reorganiza as relações entre segurança e vigilância” (BRUNO, 2013).

Importante denotar que essa prática contínua da monitoração via câmera encontra-se naturalizada como uma necessidade operacional, como se fosse óbvia em si mesma. O exercício de tal dispositivo não desperta repugnância, pois está dissimulado sobre o manto da necessidade operacional. Entretanto cabe ressaltar que tal crença não é respaldada por nenhum estudo mais aprofundado, porém instala-se numa dinâmica operacional lógica sem mensuração das consequências no campo emocional e, por conseguinte, nos resultados operacionais, no que tange à disponibilidade e segurança emocional dos operadores finais nas embarcações.

A partir do século XVI, a utilização do termo “risco” entra nas línguas europeias associada a um novo problema ético (VAZ *et al.*, 2005). A questão ética que se impõe

é a necessidade de uma decisão humana a ser tomada, ou seja, diante de um sofrimento futuro, próprio ao risco, uma decisão precisará ser colocada em prática. Isso é diferente quando existe um simples perigo, que não depende da ação humana necessariamente. A necessidade de uma decisão evoca a questão da responsabilidade em evitar ou não uma ação, mesmo que o acontecimento futuro dependa de uma probabilidade (VAZ *et al.*, 2005).

A capacidade de evitar um sofrimento futuro é apenas provável, não se configurando um fato inevitável. Fazer ou não fazer algo não é garantia de que o sofrimento aconteça ou possa ser evitado. Dentro da visão de risco, a responsabilidade é a mesma, pois o risco condena a decisão.

No contexto da incerteza, fazer ou não fazer algo implica uma decisão, dessa forma surge a responsabilidade pelo que virá, podendo essa responsabilidade ampliar-

-se infinitamente se essa lógica for levada ao infinito. Avesso ao acaso, o conceito de risco será atribuído a uma decisão, sendo possível até supor que nada aconteceria se não houvesse uma decisão ou escolha favorecendo os acontecimentos (VAZ *et al.*, 2005). Mesmo que as ações sejam de responsabilidade do sujeito, isso não lhe confere o controle deste futuro (VAZ *et al.*, 2005).

Quando observada pelo viés da segurança, a lógica do risco permite e evoca a implementação dos diversos dispositivos de vigilância, buscando prever e prevenir os acidentes. Entender a segurança como redução de risco, das mazelas futuras, torna legítimo todo dispositivo de vigilância que deveria conjurar esse futuro projetado.

## **Entender a segurança como redução de risco torna legítimo todo dispositivo de vigilância**

A vigilância se justifica e se naturaliza como uma necessidade operacional, sendo instrumento de proteção das operações, mesmo na ausência de evidência quanto a sua eficácia. A lógica do risco e o sentimento de insegurança por parte das operadoras, em relação às operações das embarcações de apoio marítimo, tornam a videovigilância quase autoevidente ou autolegitimada. Mesmo diante da inexistência de pesquisas que comprovem o vínculo entre videovigilância e redução de acidentes, isso não diminui a implementação e o incremento de tais dispositivos. Pelo contrário, a apropriação do discurso de risco, pelas empresas, supõe que as falhas demandam a ampliação da vigilância.

A associação contemporânea das lógicas do risco, da segurança e da vigilância geram uma circularidade que torna toda falha deste modelo um motivo para ampliá-lo ainda mais. O erro jamais coloca em questão os princípios que lhes são próprios, mas um déficit de conhecimento, de logística ou de tecnologia que deve ser sanado, aprimorando e reforçando o próprio modelo. (BRUNO, 2013)

A evolução do conceito de videovigilância, com seu discurso de legitimação recheado de ambiguidades, a princípio, levava, por parte dos vigiados, uma busca de adequação à norma, evitando as aparências de anormalidade (BRUNO, 2013). Agora, baseado no conceito de risco e consequente olhar para o futuro, o sofrimento evitado nas ações presentes enseja novos sentimentos; “se lá a culpa era o motor afetivo da normalização, aqui a responsabilidade e a incerteza são o motor afetivo da prevenção” (BRUNO, 2013).

A subjetividade e os dispositivos de visibilidade são inseparáveis. As máquinas

de ver produzem novas subjetividades, modos de ser que correspondem aos olhares num jogo de luz e de exposição, presentes nos dispositivos de observação. O foco no detalhe é fruto da inversão da exposição, ou seja, a autoridade antes surgia no centro e era vista por todos, ostentando toda sua glória e poder, e agora o poder se esconde atrás das câmeras, incógnito, enquanto o indivíduo é exposto. As sociedades disciplinares aperfeiçoaram seus métodos, deslocando a visibilidade daqueles que exercem o poder para aqueles subjugados, ainda mais o desviante, o transgressor. Como cita Foucault (2009), a sociedade não se apresenta mais como sociedade do espetáculo, ela se tornou a sociedade da vigilância, com as pessoas se encontrando na máquina panóptica. Tomadas por seus efeitos, elas alimentam e renovam o poder, pois este representa suas engrenagens.

O olho que vê e não pode ser visto está distante da possibilidade de se fazer conhecido, de ser desmascarado nas suas falhas, de incorrer em erros e deslizos. O olho que vê sem ser visto ainda olha, mesmo que não esteja vendo (MILLER, 2000).

Segundo Bentham (2000), o que torna efetivo o caráter da vigilância é a capacidade de ser, que, ao mesmo tempo que é visível, é inverificável. A impossibilidade de verificação da presença real amplia os poderes do olho por detrás das câmeras. É a onipresença daquele que vê sem ser visto. A aparência ultrapassa a realidade quando se consegue um máximo de profissionais sendo vigiados com um mínimo de operadores vigiando (BENTHAM, 2000).

O olhar do outro torna-se o próprio olhar sobre si mesmo, inaugurando um novo campo de observação; a partir do interior, a pessoa passa a se julgar e observar seus pensamentos, seus desejos e suas paixões. Ao ter a superfície devassada

pelos olhares ocultos, perscrutadores dos corpos, gestos, atitudes e comportamentos, há um “desdobramento incorpóreo”, como diz Bruno (2013), uma interioridade também devassada aos olhos julgadores do próprio sujeito.

Somente dessa forma é possível compreender a transformação que se impõe ao sujeito e que é prevista na máquina panóptica: o sofrimento necessário à reforma, não a reforma dos corpos, mas a reforma da alma por meio da culpa; a lógica do poder é fazer sofrer a alma e não o corpo. Em vez de reprimir o indivíduo em sua constituição, cria uma subjetividade que julga a si mesma e que se condena (BRUNO, 2013).

De acordo com Bruno (2013), destacam-se três níveis que separam o observador do profissional observado: num primeiro momento, a autora aborda o campo espacial – por exemplo, a dinâmica do que ocorre nas embarcações está no mar, enquanto o observador está em outro lugar; no segundo, a imagem capturada se inscreve num nível temporal, pois não é apenas o fato de ver o que está em jogo, existe a possibilidade de rever quantas vezes for necessário, recriando o olhar o quanto se desejar, criando um estoque de imagem para um futuro incerto, impreciso (BRUNO, 2013); e, para finalizar, existe o desnível social, estabelecendo uma relação de poder entre o operador da câmera e o profissional marítimo embarcado e exposto a um olhar que, por suas características, o torna impotente diante de sua própria imagem, “que, de algum modo, é confiscada pela câmera” (BRUNO, 2013). As câmeras têm um efeito normativo pragmático e utilitário, em que “parecer normal” é mais decisivo do que “ser normal” (BRUNO, 2013).

Torna-se relevante observar o grau de contrariedade dos profissionais marítimos

submetidos ao arbítrio dos operadores ocultos por trás das câmeras e a falta de compreensão sobre a necessidade operacional deste dispositivo. Não se pode presumir que exista a compreensão por parte de todos esses profissionais, tanto dos que operam as câmeras quanto dos que são vigiados, das tensões que estão em conflito nesse jogo de saber-poder e das consequências no campo emocional e psíquico, em que não existem comprovações de aumento na segurança operacional. As câmeras de monitoramento inscrevem-se mais na perspectiva do controle, sem demonstrar a efetiva redução de acidentes de trabalho, com uma conseqüente produção de elementos estressores em relação às feridas na autoestima, ligadas ao fato da contínua vigilância e suas intervenções. Essas situações ocasionam sentimentos de raiva e insegurança, desencadeando estresse e, nos casos mais graves, depressão do tripulante, contribuindo para rotatividade desses profissionais e suas consequências na segurança operacional, o que será abordado no próximo tópico.

### *Neurociência das emoções e o monitoramento: um risco à saúde*

#### **O Cérebro Emocional**

Ações ameaçadoras, como a exposição contínua aos olhares e às punições, se constituem como uma marca no cérebro. No desenvolvimento deste, a defesa contra as ameaças possui uma prioridade maior que outros estímulos. “Defender-se contra o perigo é talvez a prioridade número um do organismo” (LEDOUX, 1996). Os seres vivos são programados para defender a vida acima de qualquer outra prioridade. Essa programação é automática, produzindo marcas e ações automáticas, ou que foram apreendidas e se tornaram automáticas. Com a evolução,

os seres humanos não lutam em seu dia a dia contra um leão; em seu lugar, a conta de luz, a desaprovação e o não reconhecimento assumiram a representação de ameaças à sobrevivência e estão intrinsecamente ligadas ao cérebro emocional. “O cérebro emocional desempenha uma função decisiva na arquitetura neuronal” (LEDOUX, 1996).

Para Goleman (2011), o cérebro emocional é primitivo. Na evolução, ele surgiu muito antes da existência de um cérebro racional. “Quando estamos sob o domínio de anseios ou fúria, perdidamente apaixonados ou transidos de pavor, é o sistema límbico que nos tem em seu poder” (GOLEMAN, 2011). Para Ledoux (1996), a emoção se expressa no corpo, como expressões fisiológicas e comportamentais que permitiram a sobrevivência em ambientes hostis dos ancestrais da raça humana.

Para ilustrar isso, Willian James (1884), na revista de filosofia chamada *Mind* (Mente), na época em que não existiam revistas de psicologia, publicou um texto intitulado “O que é Emoção?”. Neste, ele coloca uma questão: diante de um urso as pessoas fogem porque sentem medo ou sentem medo porque fogem? Embora pareça óbvia a resposta, James (1884) respondeu que a pessoa sente medo porque foge. Em suas palavras: “Minha tese, pelo contrário, sustenta que as mudanças corporais decorrem diretamente da percepção do fator estimulante, e que nossa sensação das mesmas mudanças no momento em que ocorrem é a emoção” (JAMES, 1884).

Segundo James (1884), o fato de fugirmos deflagra avalanche de sensações corporais, batimentos cardíacos aumentados e pressão sanguínea aumentada, entre outras profundas alterações fisiológicas, sendo essas sensações as que dão origem ao sentimento. Se a atitude

fosse confrontar o urso, outras alterações fisiológicas se apresentariam, e outro sentimento seria percebido.

Ainda sobre o urso de James (1984), LeDoux (1996) comenta que as respostas fisiológicas retornaram ao cérebro como sensações físicas num padrão de *feedback* sensorial:

O aspecto mental da emoção, o sentimento, é escravo de sua fisiologia, e não o contrário: não trememos porque sentimos medo, nem choramos porque estamos tristes; sentimos medo porque trememos e ficamos tristes porque choramos. (LEDOUX, 1996)

LeDoux (1996) esclarece que existe um sem-número de funções de processamento de informação que são funções cognitivas, mas que ocorrem abaixo do limiar da consciência, processando informações e possibilitando respostas automáticas de defesa.

Conforme LeDoux (1996), a amígdala pode assumir o controle das ações. Enquanto o cérebro pensa, o neocórtex ainda está avaliando a situação, a amígdala já iniciou o processo de defesa do organismo. Na arquitetura cerebral, a amígdala age como um alarme, enviando mensagens urgentes e disparando secreções hormonais para lutar ou fugir. Simultaneamente, sistemas da memória cortical serão investigados, numa busca de conhecimento relevante para a emergência que se apresenta; essa ação tem prioridade e passa por cima de outros pensamentos. A amígdala recruta outras áreas de todo o cérebro, assumindo e dirigindo grandes partes dele, inclusive a mente racional (LEDOUX, 1996).

A pesquisa de LeDoux (1996) provoca uma revolução, esclarecendo os circuitos cerebrais, pois a opinião clássica descreve

que os sinais eram enviados para o neocórtex, onde teriam seu significado classificado, sendo reconhecidos pelo cérebro e, de lá, enviados para o cérebro límbico, que transmitia a resposta apropriada pelo cérebro para o resto do corpo. Sabe-se que esse funcionamento se dá dessa forma em grande parte do tempo. A descoberta de LeDoux (1996) é que existe um pequeno feixe de neurônios que seguem diretamente do tálamo para a amígdala, um atalho que garante à amígdala informações antes que sejam plenamente registradas pelo neocórtex. A amígdala pode iniciar uma resposta emocional por meio do circuito de emergência, e o neocórtex é mais lento, entretanto ele está mais bem informado e pode traçar planos mais refinados.

Conforme Damásio (2012), não se pode dissociar o cérebro humano do resto do corpo, pois eles formam um conjunto totalmente integrado por circuitos bioquímicos e neurológicos, que se encontram em completa interação. Isso faz com que a relação do ser humano com o meio ambiente não seja exclusivamente do corpo e nem do cérebro. Aquilo que denominamos “mente” são derivações desse conjunto estrutural e funcional, não apenas do cérebro (DAMÁSIO, 2012). Só é possível compreender os fenômenos mentais no contexto da interação desse organismo complexo com o ambiente que o rodeia. “O fato de o ambiente ser, em parte, um produto da atividade do próprio organismo, apenas coloca ainda mais em destaque a complexidade das interações que devemos ter em conta” (DAMÁSIO, 2012).

É por meio dos sentimentos que é possível saber o que se passa no corpo. Os objetos e as imagens que são justapostos aos estados emocionais ficam marcados, e os sentimentos alteram a percepção desses objetos devido à sincronicidade dos

eventos; as imagens que a pessoa possui do corpo confere às outras imagens, seja de objeto, cor, som ou situação, uma qualidade positiva ou negativa, alegria ou sofrimento (DAMÁSIO, 2012).

Mas, em virtude de suas ligações inextricáveis com o corpo, eles surgem em primeiro lugar no desenvolvimento individual e conservam uma primazia que atravessa sutilmente toda a nossa vida mental. Como o cérebro é o público cativo do corpo, os sentimentos são os primeiros entre iguais. E, dado que o que vem em primeiro lugar constitui um quadro de referência para o que vem a seguir, eles têm sempre uma palavra a dizer sobre o modo de funcionamento do resto do cérebro e da cognição. Sua influência é imensa. (DAMÁSIO, 2012)

Conforme Damásio (2012), quando estados corporais negativos permanecem presentes por um longo período, repetem-se com frequência, ou mesmo quando o estado do corpo é negativo de forma persistente, como numa depressão, a eficiência do raciocínio é afetada.

Estar exposto a um monitoramento regular implica ameaça constante de ser reprovado, criando uma atitude de defesa e, sendo constante, um automatismo impotente diante do olhar inquisidor de um outro invisível.

Repare que, para se provocar uma resposta do corpo, não é sequer necessário “reconhecer” o urso, a cobra ou a águia, como tal ou saber exatamente o que provoca a dor. Basta apenas que os córtices sensoriais iniciais detectem e classifiquem a característica ou características-chave de uma determinada entidade (isto é, animal, objeto) e que

estruturas como a amígdala recebam sinais relativos à sua presença conjuntiva (DAMÁSIO, 2012).

O estresse que se desenvolve nessas situações de monitoramento é fruto da produção regular de adrenalina e neurotransmissores do estresse diante da situação de estar exposto às câmeras. De acordo com o Ministério da Saúde (BRASIL, 2012), o estresse é uma resposta que o organismo desenvolve em relação a determinados estímulos que representam circunstâncias súbitas ou ameaçadoras.

É importante destacar que, nas embarcações de apoio marítimo que possuem o monitoramento *on-line* em tempo real, a situação de desconforto que o tripulante sofre ao ser desautorizado por um telefonema, que pode acontecer a qualquer momento, em qualquer ocasião, é uma situação constrangedora de questionamento da sua idoneidade e sua

capacidade profissional. Esse saber constante entra na composição dos quadros estressantes do trabalho nessas embarcações.

A questão que se impõe observar é que o tipo de estresse a que os tripulantes de embarcações de apoio marítimo estão submetidos não é de curta duração. Eles são expostos a um trabalho que os mantém afastados do convívio renovador da sociedade, enfrentando condições climáticas adversas, tendo que lidar com riscos à própria vida, rotina com as documentações e turno de 12 horas de trabalho. O sono e sua qualidade são prejudicados, o trabalho noturno ou mesmo a condição de mar, com balanços e caturros da embarca-

ção, não permitem o descanso em muitas ocasiões. Somado a todas estas condições estressantes, o fato mais marcante e que deve ser considerado é o sentimento de desrespeito à sua dignidade, e a contrariedade advinda deste fato destrói o orgulho profissional e detona a autoestima, produzindo orgulho ferido e raiva.

A pesquisa de Zilmann (1993), “Mental Control of Angry Aggression”, *in* Wegner e Pennbaker (1993), esclarece as raízes da raiva como opção para “lutar”. Na relação entre lutar ou fugir, o nosso sistema autônomo prepara as condições corporais por meio de hormônios específicos, como adrenalina e cortisol. Zilmann (1993) descobre que o disparador

universal da raiva é a sensação de estar em perigo. Sabe-se que o perigo percebido não está apenas relacionado a ameaças físicas diretas, mas, de forma mais frequente, a “uma ameaça simbólica à autoestima ou à dignidade: tratamento

injusto ou grosseiro, insulto, humilhação e frustração na busca de um objetivo” (LEDoux, 1996).

O monitoramento e a possibilidade de ter suas ações questionadas por pessoas que não são reconhecidas dentro do saber são feridas à autoestima e à dignidade e representam uma ameaça. A raiva colocará o marítimo exposto a uma atitude constante de reatividade e de luta, sendo cronicamente inundado por hormônios do estresse, tendo sua eficiência minada e suas respostas às diversidades comprometidas. Isso leva o estudo a questionar o fato de ser esse monitoramento e controle uma das causas do aumento

---

---

**O monitoramento e a possibilidade de ter suas ações questionadas por pessoas que não são reconhecidas dentro do saber representam uma ameaça**

---

---

dos acidentes e não decréscimo, como querem fazer parecer algumas empresas que dele se utilizam para reprimir e controlar seus funcionários.

A depressão é o estágio que vem a seguir. Devido à constância e à falta de possibilidade de se evadir dessa condição, o corpo atinge um estágio de inação. A origem da depressão está no cérebro, e tristeza, mau humor ou desânimo são manifestações de uma profunda modificação química que está acontecendo no funcionamento cerebral (CMAJ, 2009).

As emoções negativas são normais, a diferença é que na depressão o cérebro não consegue modular essa emoção negativa e desviar a atenção para outras emoções menos nocivas, permitindo que a vida continue sem sofrimento. A pessoa entra num estado de humor negativo, a tristeza toma conta e não é possível modificar esse estado. As regiões cerebrais responsáveis por emoções negativas tomam conta do todo e possuem um importante papel na depressão, reduzindo a produção dos níveis de neurotransmissores, como a serotonina e noradrenalina (CMAJ, 2009).

De acordo com Han (2019), as enfermidades como depressão ou síndrome de *Burnout* estão ligadas a uma profunda crise da liberdade. Representam um sinal patológico dos tempos atuais, em que a liberdade se transforma em coação (HAN, 2019).

Em seu livro *Sociedade do Cansaço*, Han (2019) propõe um novo paradigma para a atualidade. “Os equipamentos que dão visibilidade produziram uma evolução no controle” (HAN, 2019). A necessidade de mostrar produtividade encontra-se internalizada, e o sujeito torna-se competidor contra si mesmo, com necessidade de produzir para além e demonstrar eficiência a todo custo.

Os indivíduos dessa sociedade não são conhecidos mais como “sujeitos da obediência”, mas “sujeitos do desempenho e produção”, empresários de si mesmos. Segundo Han (2019), os muros internalizaram-se, não estão do lado de fora como na sociedade disciplinar.

Com relação à depressão, Damásio (2012) aponta que o pensamento se dá por meio da produção de imagens; nas sensações de júbilo existe uma criação rápida de múltiplas imagens, observando-se que as associações são ricas e com grande variedade de indícios existentes nas imagens examinadas. Por outro lado, a tristeza acompanha um diferente modo cognitivo, que se caracteriza pela lentidão em produzir imagens, poucas associações, inferências limitadas e menos eficientes. As imagens permanecem na mente e produzem uma concentração exagerada sobre elas, principalmente as que trazem uma reação emocional negativa, inibição motora e pouco apetite e nenhum comportamento exploratório. A expressão máxima desse modo cognitivo é a depressão (DAMÁSIO, 2012).

Pode-se compreender que, quanto mais próximas da infelicidade, da raiva e da exaustão, as possibilidades criativas tendem a diminuir; o estímulo e a boa prática darão lugar à falta de cuidado e de critério, mas é no detalhe que os quase acidentes marcam seu progresso implacável até o acidente de fato.

A solução encontrada por grande parte dos profissionais é sair, trocar de empresa, buscar outras colocações no mercado e dar um tempo. Segundo Gonzaga (1998), “para todos os indicadores de rotatividade que são passíveis de comparação, o Brasil apresenta números entre os mais elevados do mundo”. A rotatividade de profissionais, que afeta diretamente os investimentos realizados em treinamen-

tos, e a adaptação de novos tripulantes às características de cada embarcação comprometem a formação de equipes com alto desempenho e a segurança operacional. Observa-se, ainda, que cada embarcação possui características próprias e detalhes operacionais que só são apreendidos no desempenho diário da atividade.

Das lentes das câmeras jamais surgirá o reconhecimento, isso não é esperado. Aqueles seres invisíveis, que estão observando por trás das câmeras, buscam o erro, apontam a falha e, em silêncio, evocam no profissional o ser perfeito que ele jamais conseguirá ser. Em silêncio, destroem toda possibilidade de dignidade, diante do fracasso de ser quem se é, e se admirar por isso, só restando a sobrevivência dos condenados ao jugo dos inquisidores.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa não encontrou nenhum dado relativo a estudos que justificassem a implementação do sistema de monitoramento com intervenção por parte dos operadores das câmeras instaladas nas embarcações de apoio marítimo. Por meio da análise histórica do início da sociedade de controle, este estudo infere que a justificativa da instalação desses

dispositivos de controle decorre de uma linguagem de saber/poder destinada a controlar e submeter o profissional das embarcações de apoio marítimo. Esses dispositivos de controle se inserem por um não comprovado discurso ligado à segurança, mas que na realidade tem perseguido e punido os profissionais que estão submetidos obrigatoriamente a este controle.

As punições advindas do controle, o cerceamento das espontaneidades e a investigação anterior aos fatos produzem um estado de insatisfação e raiva no profissional, devido à impotência diante de um sistema de monitoramento e intervenção constante e parcial. Os efeitos psicológicos que surgem produzem um decréscimo na capacidade de ação do profissional e, devido às ameaças de reprovação, ao autovalor e à dignidade, constroem um profissional regredido e enfraquecido diante das necessidades de agir imediatamente nas atribuições de sua função. Dessa forma, este estudo observa que os dispositivos de controle prestam um desserviço à segurança, e a câmera como caixa-preta é um acréscimo; entretanto o custo do estresse produzido pelas intervenções e punições tende a tornar as operações mais inseguras no médio prazo.

### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ADMINISTRAÇÃO>; Precauções de Segurança; Segurança;

<ATIVIDADES MARINHEIRAS>; Precaução de Segurança;

<PESSOAL>; Marítimo;

<PODER MARÍTIMO>; Marinha Mercante; Segurança; Segurança da Navegação; Segurança no Mar;

<PSICOSSOCIAL>; Comportamento; Psicologia;

<SAÚDE>; Estresse;

## REFERÊNCIAS

- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EMPRESAS DE APOIO MARÍTIMO (ABEAM). “Frota de Embarcações de Apoio Marítimo no Brasil”. Julho, 2022. Disponível em: <http://www.abeam.org.br/arquivos/1664305162.pdf>. Acesso em: 24 out. 2022.
- BENTHAM, J. “O panóptico ou a casa de inspeção”. In: SILVA, T.T. (Org). *O Panóptico*. Belo Horizonte: Autêntica, 2000.
- BRASIL. Ministério da Saúde. Biblioteca Virtual em Saúde do Ministério da Saúde. “Estresse”. Novembro, 2012. Disponível em: <https://bvsm.sau.gov.br/estresse/>. Acesso em: 30 set. 2022.
- BRUNO, F. *Máquinas de Ver, Modos de Ser*: vigilância, tecnologia e subjetividade. Porto Alegre: Sulina, 2013.
- CIDADE, D. F. “Comunicação Pública e as Agências Reguladoras Brasileiras: aproximações (im) possíveis”, 2019. Disponível em: <https://repositorio.pucrs.br/dspace/bitstream/10923/15419/1/000495537-Texto%2BCompleto-0.pdf>. Acesso em: 3 out. 2022.
- DAMÁSIO, A. *O Erro de Descartes: Emoção, Razão e o Cérebro Humano*. 3ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.
- FOUCAULT, M. *Microfísica do Poder*. 23ª Edição. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979.
- FOUCAULT, M. *Vigiar e Punir*: nascimento da prisão. 37ª Edição. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.
- GOLEMAN, D. *Inteligência emocional: A teoria revolucionária que redefine o que é ser inteligente*. Rio de Janeiro: Editora Objetiva LTDA, 2011.
- GONZAGA, G. “Rotatividade e qualidade do emprego no Brasil”. *Revista de Economia Política*, v. 18, n.1, pp. 120-140, jan./mar., 1998.
- HAN, B. *Sociedade do cansaço*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2019.
- JAMES, W. “What is an emotion?” *Mind* 9, pp. 188-205, *Oxford Journals*, 1884. Disponível em: [https://emotion.wisc.edu/wp-content/uploads/sites/1353/2020/11/James\\_1884\\_What\\_is\\_an\\_Emotion.pdf](https://emotion.wisc.edu/wp-content/uploads/sites/1353/2020/11/James_1884_What_is_an_Emotion.pdf). Acesso em: 21 out. 2022.
- KANT, I. *Fundamentação da Metafísica dos Costumes*. Edição eletrônica. Tradução: Inês A. Lohbauer. São Paulo: Martin Claret LTDA, 2022.
- LEDOUX, J. *O cérebro emocional: os misteriosos alicerces da vida emocional*. Rio de Janeiro: Editora Objetiva Ltda., 1996.
- MILLER, J. A. “A máquina panóptica de Jeremy Bentham”. In: SILVA, T. T. (Org). *O Panóptico*. Belo Horizonte: Autêntica, 2000.
- OLIVEIRA, I. L.; PAULA, C. F. C. “Comunicação no contexto das organizações: produtora ou ordenadora de sentidos?” In: OLIVEIRA, I. L. de; SOARES, A. T. N. (Orgs.). *Interfaces e tendências da comunicação no contexto das organizações*. São Caetano do Sul: São Paulo, 2008.
- VAZ, P.; CARVALHO, C; POMBO, M. *Risco e sofrimento evitável: a imagem da polícia no noticiário de crimes*. Brasília: E-Copós, Eletrônica, v. 4, pp. 1-22, 2005.

# SATÉLITE BRASILEIRO DE NAVEGAÇÃO, POR QUE NÃO?\*

MANNOM TAVARES DA COSTA\*\*

---

## SUMÁRIO

Introdução histórica  
Sistemas de referência de satélites empregados no Posicionamento Dinâmico  
Sistema de Posicionamento Dinâmico para uma plataforma de exploração  
Calibração dos sistemas acústicos para Posicionamento Dinâmico da unidade *offshore*  
Sistemas de Monitoramento Brasileiro para o Atlântico Sul  
Investimentos da Petrobras no setor petrolífero brasileiro  
IMO/Nautical Institute/United States Coast Guard  
Análise qualitativa

## INTRODUÇÃO HISTÓRICA

No Brasil, em 1979, foi implementada a Convenção Internacional de Telecomunicações Marítimas por Satélite (Inmarsat), com os decretos nºs 27 e 83.976. Devido à consciência da grande

proporção do comércio mundial dependente de embarcações, vislumbrou-se a existência de sistemas de segurança e salvamento marítimo, pela importância da comunicação entre navios, administrações, tripulação, passageiros e pessoas em terra, por meio do uso das comunicações

---

\* Título original: “Satélite Brasileiro de Navegação, por que não? A partir da Estratégia Nacional de Defesa, o porquê o Brasil precisa de um satélite de navegação próprio para uso na Marinha Mercante e proteção do Atlântico Sul, com objetivo da Interoperabilidade das Forças Armadas”. Artigo originário de trabalho apresentado no Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM) da Escola de Guerra Naval (EGN).

\*\* Formada pela Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante (Efomm/Ciaga), trabalhou em navios, embarcações PSV e de apoio às plataformas, mergulho e plataformas de perfuração. Possui mestrado em Segurança Internacional e Defesa pela Escola Superior de Guerra. Pós-graduada em Ciências Náuticas e em Logística e Mobilização Nacional. Autora do livro *A Origem das Leis, Regulamentos e Normas que regem a Marinha Mercante*.

via satélite. O Estado brasileiro determinou a implementação dos documentos acordados com a assinatura da Convenção, e o país se tornou usuário da mais avançada e adequada tecnologia espacial disponível, com as facilidades de que um satélite marítimo compreenderia as Estações Terrenas Móveis (nas embarcações, tradução do inglês *Ships Earth Stations – SES*) e as Estações Terrenas em Terra (estações-base, tradução do inglês *Coastal Earth Stations – CES*), bem como o segmento espacial (satélites e equipamentos relacionados a rastreamento, telemetria, comando, controle e monitoração, necessários para manter a operação). Porém nenhum desses equipamentos era mantido e/ou operado no Brasil.

O país estava envolto nas descobertas dos poços de petróleo: o primeiro campo petrolífero, Carmópolis, na Bacia de Sergipe/SE, em 1963; a perfuração nos campos de Guaricema em 1968 e de Garoupa em 1974; e o início da produção no Campo de Enchova em 1977, todos na Bacia de Campos/RJ. Descobriu-se que as jazidas mais promissoras estavam nas profundezas do oceano, combustível fóssil em quantidades nunca imaginadas. O segmento espacial e todo o aparato de proteção para as plataformas de petróleo e defesa do Atlântico Sul foram mais do que suficientes para o país assinar os acordos da Convenção Internacional. A partir do Sistema Global de Socorro e Segurança Marítimo (GMDSS), foi decidido que a área marítima que caberia ao Brasil seria a “A-3”, que consiste na área com cobertura de satélites geoestacionários do sistema Inmarsat (GMDSS Manual, 2017). Então,

**O posicionamento por satélite começou a ser utilizado com fins militares no final dos anos 80**

para que haja resgate e interoperabilidade dos órgãos ministeriais envolvidos, logo, soberania brasileira, os satélites deveriam ser nacionais ao se tratar do Atlântico Sul, extensão do nosso patrimônio.

A técnica de posicionamento por satélite começou a ser utilizada com fins exclusivamente militares no final dos anos 80, desenvolvida pela Nasa em colaboração com o Departamento de Defesa dos Estados Unidos da América (EUA) e da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan). O sistema de navegação por satélite foi criado como parte de um sistema de orientação de mísseis balísticos com ogivas termonucleares (BERNAT, 2019 *apud* LAGROVE, 2014), com a determinação de quatro variáveis: posição (X e Y), altitude (Z) e a diferença de tempo entre o relógio do receptor e o relógio dos satélites (dT).

A nova descoberta de petróleo em águas profundas e ultraprofundas trouxe alguns desafios para a extração. Embarcações de exploração, produção, armazenamento, alívio e apoio *offshore* foram aprimoradas para operar em águas profundas. Com a precisão na manobra de posicionamento, foi percebida a necessidade de aumentar o controle sobre os movimentos das unidades *offshore* em relação aos efeitos resultantes das forças físicas adversas do mar (correntes de superfície e de profundidade, densidades, salinidades, ventos, ondas e marulhos, como efeitos ambientais, e a interação hidrodinâmica de embarcações operando muito próximas umas das outras). Entre as melhorias implementadas nos navios, a mais significativa foi o Sistema de Posicionamento Dinâmico (DP), com os

primeiros sistemas DP operados entre 1957 e 1961, com a capacidade de operação de perfuração à profundidade de 948 metros, mantendo-se sobre o ponto de operação, utilizando um sistema conjugado de impelidores para manter posição no Atlântico Norte. Apenas em 1977, com o lançamento do SS Uncle John, o sistema foi nomeado como de fato o conhecemos: Dynamic Positioning (DP).

Em 2008, com a Estratégia Nacional de Defesa (END), surgiu a percepção de que, se o Brasil quisesse ocupar o lugar que lhe cabe no mundo, precisaria se preparar melhor para defender-se não somente das agressões, mas também das ameaças que sobre o país sobreviessem. Vislumbrou-se a independência nacional com capacitação tecnológica autônoma, inclusive no setor estratégico espacial e cibernético, como papel decisivo para defesa nacional (END, 2008).

Em 2015, a Organização Marítima Mundial (IMO) reconheceu as diretrizes estabelecidas pela International Marine Contractors Association (Imca) para embarcações com DP, por meio dos documentos Maritime Safety Committee (MSC) Circular MSC 645, posteriormente com a IMO 245 e a Circular 1580, constatando a importância do sistema de posicionamento dinâmico para operações *offshore* e o uso de sinais satélites como parte do sistema de referência para manter posição.

Desde então, o Sistema DP evoluiu, deixando de ser uma ferramenta para manter a posição de unidades *offshore* de perfuração para ser utilizado numa vasta gama de operações, com o sistema instalado em diversas embarcações e tipos, como os navios utilizados no apoio marítimo, setor *offshore*. Hoje um dos assuntos de pauta da IMO são os ataques cibernéticos em embarcações e como estes devem ser reconhecidos por parte

da tripulação marítima, pela administração e pelos estados costeiros.

O Oceano Atlântico Sul, aqui retratado como Amazônia Azul, possui mais de cinco milhões de quilômetros quadrados, contemplando os espaços marítimos de jurisdição brasileira em que as plataformas de petróleo e suas embarcações de apoio operam. Por meio das vertentes econômica, científica e ambiental, faz-se mister a proteção e a garantia da soberania com constante aprimoramento e integração de esforços de setores, instituições e segmentos da sociedade (END, 2020). Pesca, turismo, transporte marítimo, exploração de petróleo, bioenergia e preservação de sítios ambientais são algumas das atividades que pulsam no seio desse patrimônio nacional, e o emprego de satélites brasileiros para controle dessas áreas, informação de posição para os usuários nacionais, manutenção da soberania do país e independência do setor espacial deve ser objeto de estudos estratégicos navais para usufruto do bem comum sul-americano.

Uma reflexão a ser feita é: como, segundo a Política e a Estratégia nacionais de Defesa, o país deseja ter sua capacidade de coordenação e controle em quaisquer circunstâncias, fundamentado no domínio e na integridade do tráfego de informações, e gerir uma capacidade de defesa nas águas jurisdicionais brasileiras sem ter independência tecnológica de pronta resposta como expressão do Poder Nacional diante das ameaças cibernéticas e da negação dos sinais satélites de países, hoje, aliados? Vale ressaltar que esse mesmo país (EUA) negou acesso às informações espaciais no passado, só pela possibilidade de o Brasil passar informações à Argentina na Guerra das Malvinas (em 1982, os EUA eram aliados do Reino Unido).

A prioridade da END é assegurar os meios para negar o uso do mar a qualquer

concentração de forças inimigas que se aproximem do Brasil por via marítima. A negação do uso do mar ao inimigo é a que organiza, antes de atendidos quaisquer outros objetivos estratégicos, a estratégia de defesa marítima do Brasil, com defesa proativa das plataformas petrolíferas e a prontidão para responder a qualquer ameaça, por Estado ou por forças não convencionais ou criminosas, às vias do comércio marítimo (END, 2008). Mas e se o inimigo vier do mar a partir do espaço? Como? Simples: com as plataformas de petróleo em operação recebendo sinais satélites de outros Estados que não o país.

A partir de tais reflexões, o artigo pretende mostrar o quanto necessário se faz o uso de um satélite de navegação para as unidades *offshore*, proteção da Amazônia Azul e defesa do Atlântico Sul. Além disso, tem o propósito de alertar os leitores dos ramos de perfuração (operadores e gestores), usuários do sistema de posicionamento dinâmico, membros do ministérios da Defesa e dos Transportes, marítimos, gerentes dos campos petrolíferos brasileiros e funcionários da Petrobras para que todos tenham consciência da real necessidade do satélite de navegação brasileiro.

## **SISTEMAS DE REFERÊNCIA DE SATÉLITES EMPREGADOS NO POSICIONAMENTO DINÂMICO**

Conforme foi mencionado, com o início da exploração petrolífera em profundidades cada vez maiores, as embarcações foram modificadas para operar em águas profundas e ultraprofundas com sistemas de posicionamento que utilizam os satélites como sistemas de referências principais. Os tipos de satélite do Sistema DP, reconhecidos pela IMO, são componentes do termo amplo GNSS (Global Naviga-

tion Satellite System – tradução: Sistema Global de Navegação por Satélite). O sistema é utilizado para determinação de coordenadas, em que uma constelação de satélites permite determinar o posicionamento e a localização de um ponto em qualquer parte do mundo, sob condições climáticas diversas.

Entre essas constelações temos: GPS (EUA, em 1995), Glonass (Global Navigational Satellite System, Rússia, em 1996), Galileo (Europa), BDS (Sistema de Satélite de Navegação BeiDou ou Compass, China, em 2014), IRNSS (Indian Regional Navigation Satellite System, ou NavInc/Índia, em 2019) e QZSS (Quasi Zenith Satellite System, Japão, em andamento).

1- GPS: posicionamento que consiste na determinação da posição de objetos, parados ou em movimento, na superfície terrestre ou próximo a ela, utilizando GPS. Pode ser realizado na forma absoluta, relativa ou DGPS (Differential GPS) (GMDSS, 2017).

2- Glonass/Navigational Satellite: foi desenvolvido pela ex-URSS, no início dos anos 70, sendo atualmente mantido pelo governo russo por meio da Russian Federation Space Force (GMDSS, 2017).

3- Galileo: sistema de navegação global por satélite próprio da Europa, que fornece um serviço altamente exato. Compatível com GPS e Glonass, oferecendo duplas frequências como padrão. Garante a disponibilidade do serviço, sobretudo nas circunstâncias mais extremas, e informa aos usuários, dentro de segundos, uma falha no satélite, sem depender de serviços espaciais aliados. Isso será relevante para as aplicações em que a segurança é essencial, além da importância da criação do Galileo para a soberania europeia (GMDSS, 2017).

4- BDS: foi construído e operado de forma independente pela China, com

foco nas necessidades de segurança nacional e desenvolvimento econômico e social do país, e fornece serviços de posicionamento, navegação e cronometragem de alta precisão para todos os tempos, para todos os climas e para usuários globais. Seu propósito é obter compatibilidade e interoperabilidade com outros sistemas de navegação por satélite, como estratégias nacionais de desenvolvimento. A China defende os princípios de ter seus próprios satélites como parte da sua independência (SITE OFICIAL GOVERNO CHINÊS, 2021).

5- IRNSS: uma constelação de satélites regionais indianos, desenvolvida após países aliados da Índia (EUA) negarem informações satélites em 1999, nas operações em Kargil, no conflito entre Índia e Paquistão, na região da Caxemira (SRIVASTANA, 2014).

6- QZSS: sistema composto por satélites regionais, desenvolvido pelo governo japonês para aprimorar o GPS nas regiões da Ásia e Oceania com foco no Japão. O propósito do QZSS é fornecer serviços de posicionamento altamente precisos e estáveis na região da Ásia-Oceania, compatíveis com GPS. Os serviços QZSS de quatro satélites estavam disponíveis em caráter experimental em 12 de janeiro de 2018 e começaram oficialmente em 1º de novembro de 2018. Um sistema de navegação por satélite independente do GPS está planejado para 2023 com sete satélites (HENRY, 2017).

Os instrumentos espaciais são “pano de fundo” para uso militar do espaço sideral, que decorre de um rápido aumento de importância estratégica do espaço e suas órbitas como reforço de força, incluindo comunicação, navegação e inteligência de coleta de informações (UNIDIR, 2003 *apud* BERNAT, 2019). O termo “arma espacial” é difícil definir, pois quase tudo

pode ser usado como arma no espaço. Um exemplo é um satélite de navegação em operação ou não (BRANCO, 2017 *apud* BERNAT, 2019). Além disso, acredita-se que aproximadamente 95% dos satélites têm fins militares e civis, como o GPS e o Glonass (BARTELS, 2018 *apud* BERNAT, 2019).

### **SISTEMA DE POSICIONAMENTO DINÂMICO PARA UMA PLATAFORMA DE EXPLORAÇÃO**

Uma unidade flutuante sofre movimentações devido às ações das ondas, das correntes e dos ventos, com possibilidade de danificar os equipamentos a serem descidos no poço. Por isso, torna-se necessário que ela fique posicionada com estabilidade de manobra na superfície do mar em relação às mudanças de corrente (direção e intensidade), vento (força e direção), ondas, marulhos e interação com outras instalações e/ou estruturas próximas.

Alguns tipos de embarcação de apoio usados no Atlântico Sul, com os sinais satélites para suporte às plataformas de petróleo (navios sonda/Drill Ship (DS) e as Plataformas Semissubmersíveis) são: PSV (Platform Supply Vessel); RSV (Robbot Supply Vessel); FPSO (Floating, Production, Storage and Offloading); Aliviador (Shutter Tanker); PLSV (Pipelay Supply Vessel); DSV (Diving Supply Vessel); WSV (Well Stimulating Vessel) e ASV (Accommodation Supply Vessel), vulgo Flotel, entre outras.

Essas embarcações de apoio usam os sistemas de posicionamento para permitir o acompanhamento de alvos (cabos submarinos, veículos submersos, mergulhadores, cabos de telecomunicação, orientação para poços de gás e/ou petróleo), mano-

brar a embarcação em relação à posição relativa da plataforma que vai operar, independentemente do tipo de plataforma *offshore*, posicionamento de objetos submersos como o conjunto de *riser* inferior ou Lower Marine Riser Package (LMRP), descobertas de novos poços.

O Navio Sonda (NS) e a Plataforma Semissubmersível (SS) são unidades projetadas para a perfuração de poços submarinos em águas profundas e ultra-profundas, em particular, no Brasil, nas bacias de Campos e Santos. O sistema de posicionamento da unidade procura anular os efeitos do vento, das ondas e das correntes, que tendem a deslocar o navio de sua posição em relação ao poço

a ser perfurado. O principal sensor de referência para manter posicionamento é a constelação de satélites usada durante o processo. No Brasil, são as unidades *offshore* NS e SS os principais meios de exploração de novos poços nas bacias petrolíferas no Pré-Sal. Nos próximos parágrafos serão apresentadas algumas etapas operacionais em que o uso do sinal satélite é imprescindível.

As imagens a seguir (figuras 1 e 2) mostram uma plataforma de perfuração: navio-sonda em operação utilizando satélites para posicionamento dinâmico. E a última figura (3) mostra a tela do Sistema DP de uma plataforma semissubmersível com a constelação de satélites.

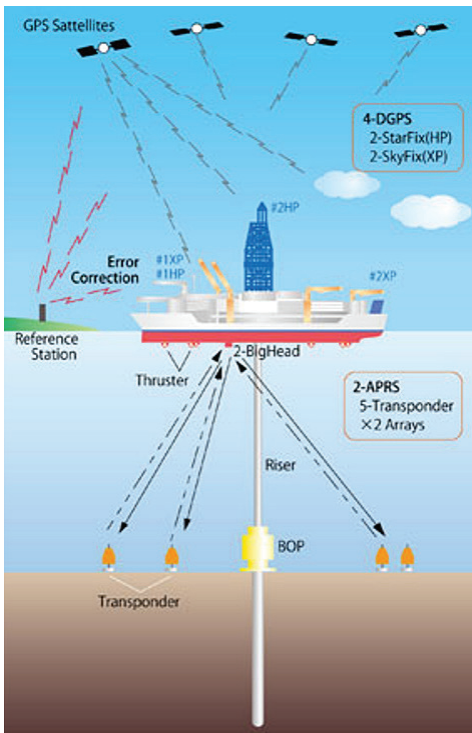


Figura 1 – Navio-sonda operando no poço com Blow Out Preventer (BOP) e sistemas de referência com dados de satélites

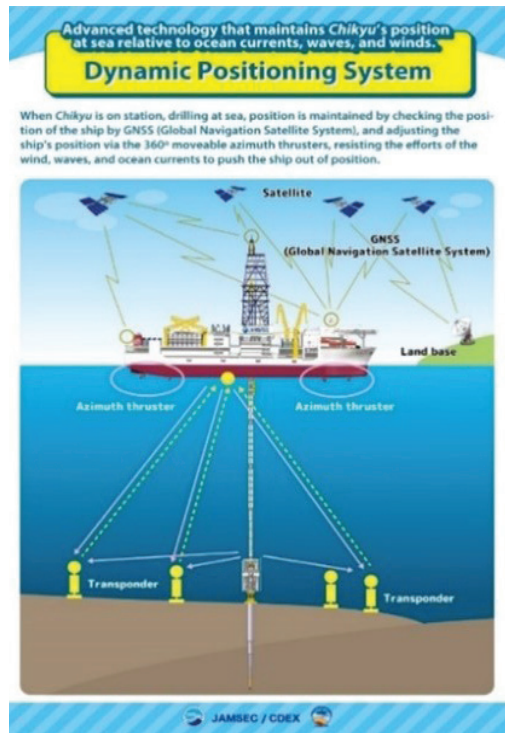


Figura 2 – Navio-sonda operando no poço com Blow Out Preventer (BOP) e sistemas de referência com dados de satélites e sinais acústicos

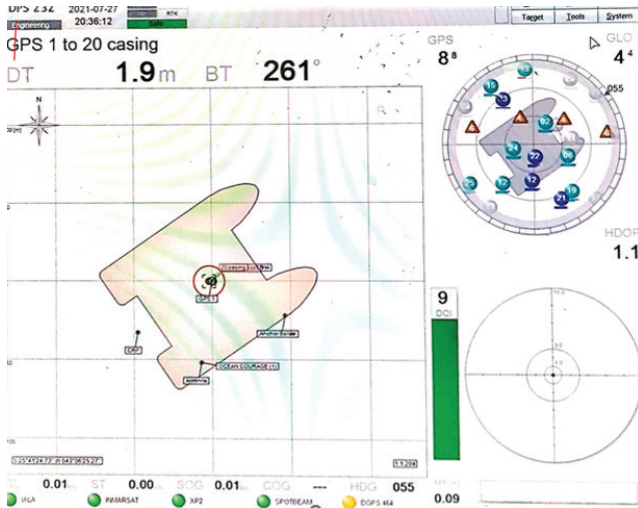


Figura 3 – Imagem da tela do Sistema DP para manter posição de uma Plataforma Semissubmersível com dados satélites GPS e Glonass

Apesar das melhorias crescentes em tecnologia e capacidade, sempre há o risco de perda de posição da unidade de perfuração. Em consequência de tal evento, a unidade de perfuração DP deve ser capaz de fechar rapidamente o poço e desconectar o preventor de erupção ou Blow Out Preventer. A falha durante um procedimento de desconexão de emergência pode resultar em danos à plataforma, ao *riser*, à cabeça do poço e, na pior das hipóteses, em uma explosão submarina não controlada. A desconexão de emergência pode ocorrer a qualquer momento em plataformas de perfuração de posicionamento dinâmico, como, por exemplo, resultado de um apagão repentino ou por um rápido *drive-off* (aqui, representado como uma perda de posição devido à interferência ou à instabilidade dos sistemas de referência da sonda). Como consequência, os procedimentos de emergência devem ser bem compreendidos tanto pelo DPO quanto pelo pessoal da plataforma de perfuração (*drillers*). É imprescindível que os riscos de perda de uma posição sejam avaliados

previamente. A partir dessas situações, em 1998 criou-se o Well Standards Operation Guide (WSOG), um documento elaborado para auxílio ao cumprimento dos requisitos de abandono da Resolução ANP nº 46/2016, que instituiu o Regulamento Técnico do Sistema de Gerenciamento da Integridade de Poços (SGIP) e alinhado às melhores práticas internacionais, como a Norsok D-010 e a Oil & Gas UK Guidelines for the Abandonment of Wells (IBP, 2021).

As duas ferramentas mais relevantes para reduzir o impacto relacionado à falha do sistema de DP são as Diretrizes Operacionais Específicas do Poço (WSOG) e as Diretrizes de Desconexão de Emergência. O WSOG define quatro diferentes *status* DP associados a uma plataforma petrolífera específica para cada operação e seus limites de desempenho – *Status* Normal, *Status* Alerta, *Status* Amarelo e *Status* Vermelho. As diretrizes para Desconexão de Emergência estabelecem as ações no caso de atingir cada um desses *status*. Todas as etapas da operação de per-

furar ou que envolvam o poço de petróleo e/ou gás devem estar nesses documentos, para direcionar as atividades com o BOP (número de gavetas e ordem prioritária de fechamento do poço), o equipamento Árvore de Natal, a cabeça do poço e o posicionamento da unidade flutuante.

O WSOG reduz as possibilidades de incidentes com sondas de posicionamento dinâmico. Os riscos previstos e as ações predeterminadas para minimizarem os efeitos e riscos de incidentes, acidentes e/ou agressões ao meio ambiente, bem como procedimentos reativos ou preventivos diante das emergências, que poderiam ser a perda de posicionamento e/ou a perda de redundância do sistema de referência para o posicionamento, em ambos os casos, com as informações oriundas da constelação de satélites, são de suma importância.

O satélite e seus dados navegacionais são vitais para o funcionamento dos sistemas de bordo, seja como informação principal, no caso de navegar com a Giro, carta eletrônica (ECDIS), uso do Sistema de Identificação Automático (AIS), para a telemetria dos sistemas acústicos para uso de referência do poço (*beacons* ou *transponders*), dos mergulhadores e dutos submarinos, ou como redundância de equipamentos, como um dos dois sistemas independentes de referência usados nas operações marítimas, com objetivo de maior segurança operacional, salvaguarda das vidas humanas no mar, preservação do meio ambiente aquático e confiabilidade nos processos exploratórios.

A tabela a seguir é um exemplo de um documento WSOG usado nas plataformas petrolíferas de perfuração. Como

parâmetro pode ser observado o uso dos sinais satélites para informações como Giro, Sistemas de Referência, *Offset*, Ângulo de Referência Acústica (ARA), Ângulo de Referência Eletrônica (ERA), rede de dados do DP e os Sensores de Movimento da unidade (MRU – Motion Reference Unit).

No modo de acompanhamento do *riser* para operar, que é normalmente utilizado nas Unidades Marítimas de Perfuração (UMP), o sistema DP controla a posição da unidade para manter o ângulo do *riser* entre o cabo de perfuração e o pacote inferior do *riser* marítimo (Lower Marine Riser Package) próximo a zero, e o LMRP situado acima do sistema de segurança

contra vazamentos (BOP), instalado na cabeça do poço. O sistema de controle recebe sinais do inclinômetro e de posição da UMP. Caso o ângulo de reação seja excedido,

a UMP é reposicionada para reduzir o ângulo do *riser* a zero.

É vital que o *riser* e BOP estejam alinhados, pois, se a embarcação estiver sofrendo uma perda de posição, é importante que ações corretas sejam tomadas no tempo, caso contrário pode ser que a desconexão se torne impossível, causando um incidente a bordo, destruição de equipamento de perfuração e danos ao meio ambiente, com poluição. O *offset* é o principal parâmetro de controle em qualquer unidade DP, e os sinais dos satélites de navegação são os “olhos” desse monitoramento.

Na prática, a deflexão do *riser* é afetada pelas deformações que a coluna sofre devido às diferentes correntezas a diversas profundidades. De qualquer

## O satélite e seus dados navegacionais são vitais para o funcionamento dos sistemas de bordo

PARÂMETROS BALIZADORES DE POSICIONAMENTO				
PARÂMETROS ou EVENTOS	VERDE	ADVISORY	AMARELO	VERMELHO
<i>Offset</i> (Círculo de Alarme Vermelho deve ser proveniente do <i>Riser Drift Off Analysis</i> )	0 – 5 m do <i>set point</i>	$\geq 5$ m do <i>set point</i>	$\geq 10$ m do <i>set point</i>	$\geq 89,9$ m do ponto geográfico do poço
Ângulo Diferencial do Riser ( <i>Lower Flex Joint</i> )	N/A	N/A	N/A	N/A
Limites de <i>Heading</i> ( <i>Station Keeping x Capability</i> )	0o - 3o	$\geq 3o$	> 5o e com dificuldade de manter controle de aproamento	Conforme “Twist” do riser
<i>Blackout</i> /Perda da Capacidade Propulsiva	N/A	<i>Blackout</i> Parcial	<i>Blackout</i> Total ou Perda Total da Capacidade Propulsiva (Imediatamente)	Determinado pelo Limite de Alarme Vermelho
Sistema de Referência de Posição	4 DGPS + 2 HRP	1 DGPS + 1 HRP ou Perda total de um SRP (i.e., apenas satélite ou apenas acústico)	Determinado pelo Limite de Alarme Amarelo ou deriva devido à instabilidade de SRP	Perda de todos SRP
Controladores do DP	3 principais +1 <i>backup</i>	Apenas 1 principal operacional	Perda de todos os controladores	Determinado pelo Limite de Alarme Vermelho
Rede de Dados DP/PMS	2	Apenas 1 operacional	Perda de todas as redes	Determinado pelo Limite de Alarme Vermelho
Gyro	3	Apenas 2 operacionais	Apenas 1 operacional	Determinado pelo Limite de Alarme Vermelho
<i>Drive Off</i>	N/A	N/A	Imediatamente quando identificado	Imediatamente quando não pode ser revertido
Estações de trabalho DP ( <i>workstations</i> )	3	1 na sala de DP	Determinado pelo Limite de Alarme Amarelo	Determinado pelo Limite de Alarme Vermelho
Sensores de vento (WS)	3	Apenas 1 operacional	Determinado pelo Limite de Alarme Amarelo	Determinado pelo Limite de Alarme Vermelho
Sensores de movimento (MRU)	3	Apenas 1 operacional	Determinado pelo Limite de Alarme Amarelo	Determinado pelo Limite de Alarme Vermelho
UPS do DP (controladores principais)	2	Apenas 1 operacional	Determinado pelo Limite de Alarme Amarelo	Determinado pelo Limite de Alarme Vermelho
ERA / ARA	2 ERA + 1 ARA	Apenas 1 operacional	Determinado pelo Limite de Alarme Amarelo	Determinado pelo Limite de Alarme Vermelho
Motogeradores	2 + 2 + 2	Demanda permanentemente $\geq 67\%$ em qualquer barramento (*)	Demanda permanentemente $\geq 83\%$ em qualquer barramento (*)	Determinado pelo Limite de Alarme Vermelho
<i>Thrusters</i>	3 Proa + 3 Popa	1 proa ou 1 popa ou Demanda permanentemente $\geq 67\%$ em tons de qualquer <i>thruster</i> (*)	Perda de todos os <i>thrusters</i> de proa ou perda de todos <i>thrusters</i> de popa ou Demanda permanentemente $\geq 83\%$ em tons nos <i>thrusters</i> (*)	Determinado pelo Limite de Alarme Vermelho

Tabela 1 – Parâmetros usados no WSOG. Fonte: Tabela feita pela autora baseado em manuais WSOG e DP das plataformas de petróleo a serviço da Petrobras, sem mencionar nenhuma em específico

modo, a deflexão é um parâmetro primário para desconexão em alguns sistemas DP. Nesses casos, procura-se mantê-la dentro de limites aceitáveis, variando-se o *offset* na superfície. Os limites de *offset* e deflexão, que balizam os alarmes “Amarelo” e “Vermelho” (fechamento do poço em emergência) para uma determinada sonda, são estabelecidos previamente, a depender da operação e do equipamento utilizado (definição de Estados Operacionais). Uma consequência importante desses conceitos é saber as tolerâncias de *offset*, obrigando o sistema DP a intervir com maior frequência no sentido de corrigir a posição da embarcação (PETROBRAS, 2003).

### **CALIBRAÇÃO DOS SISTEMAS ACÚSTICOS PARA POSICIONAMENTO DINÂMICO DA UNIDADE OFFSHORE**

A calibração nada mais é do que um transdutor instalado no casco da unidade para relacionar-se com arranjo de *transponders/beacons* que, posicionado no leito marinho, mede sua distância a cada ponto (*ange*) pelo tempo decorrido entre emissão/recepção dos sinais. A partir da obtenção da posição conhecida de cada *transponder* (medidas durante o processo de calibração, inclusive com auxílio do DGPS), é possível estabelecer a posição e a distância da plataforma em relação ao referencial no fundo do mar, em que a locação está usualmente inserida por meio acústico.

De modo geral, os operadores DP chamam de *noise* praticamente toda causa de perturbação nos sinais acústicos: reflexões e refrações causadas no meio de propagação marinho, atenuações e desvios, entre outros. As bacias de Campos e Santos se tornam suscetíveis a desvios de sinais no sistema acústico, devido à extensa lâmina d'água entre os *transponders* no leito

marinho e o transdutor no caso da unidade, além das correntezas e das variações bruscas de temperatura da água. Esses fatores contribuem para uma acentuada refração e um espalhamento de sinais, vulgarmente conhecidos como *noise* pelos marítimos. É por essa razão que uma boa calibração do sistema é fundamental para um desempenho satisfatório, podendo demandar horas, a depender do equipamento. Enquanto a calibração ocorre, a unidade mantém posição por meio de sinais dos satélites de navegação, e, depois da operação finalizada, as informações dos instrumentos espaciais ficam como redundância, caso o *noise* se torne alto, passando então a ser o sistema de referência principal novamente.

### **SISTEMAS DE MONITORAMENTO BRASILEIRO PARA O ATLÂNTICO SUL**

O Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAZ) é um sistema com o propósito de monitorar e controlar, de forma integrada, as áreas da Amazônia Azul, a região SAR (*Search and Rescue* – busca e salvamento) de responsabilidade do Brasil e as demais áreas de interesse estratégico no Atlântico Sul – representando cerca de 22 milhões de km<sup>2</sup> –, a fim de contribuir para a mobilidade estratégica, representada pela capacidade de responder prontamente a qualquer ameaça, agressão ou ilegalidade. Entre os instrumentos de identificação, acompanhamento e monitoramento marítimo estão: Sistema de Monitoramento Marítimo de Apoio às Atividades de Petróleo (Simmap), Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância (LRIT), Sistema de Informação sobre o Tráfego Marítimo (Sistram) e o Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras

por Satélite (PREPS), todos baseados em rastreamento de posição por via satélite (BRASIL, 2020).

Já o Programa Espacial Brasileiro (PEB) tem como meta o desenvolvimento e a consequente utilização das tecnologias espaciais para a solução de problemas nacionais, com benefícios tangíveis para a sociedade brasileira. A conquista da capacidade de desenvolvimento de tecnologias de alto valor agregado se reflete no desenvolvimento econômico do país e assume atualmente um papel estratégico que, por sua vez, contribui na ampliação do papel do Brasil na geopolítica das nações internacionalmente mais influentes (LBDN, 2020, p.47).

O Satélite Geostacionário de Defesa e Comunicações brasileiro (SGDC) é um projeto do Ministério da Defesa em conjunto com o Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovações e Comunicações, visando à promoção da cobertura de internet para 100% do território brasileiro; provendo meios seguros e soberanos para comunicações estratégicas e de defesa, mesmo em tempo de paz. No âmbito da Defesa, o programa fornece a infraestrutura espacial necessária ao funcionamento de diversos projetos estratégicos, como os Sistemas de Gerenciamento da Amazônia Azul, de Monitoramento de Fronteiras (Sisfron), de Defesa Aeroespacial Brasileiro (Sisdabra) e de Proteção da Amazônia (Sipam), entre outros (LBDN, 2020, p.48). Todos os sistemas que o SisGAAz tem como componentes aqui elencados são baseados em informações AIS, oriundas de sinais americanos/GPS (EUA).

## **O Programa Espacial Brasileiro tem como meta o desenvolvimento e a utilização das tecnologias espaciais para a solução de problemas nacionais**

Uma das principais fontes de erros que afetam o sistema GPS é a disponibilidade seletiva (*selective availability – SA*), ao oferecer dois serviços de posicionamento: o Serviço de Posicionamento Preciso (PPS – *Precise Positioning Service*), disponibilizado, basicamente, apenas para as Forças Armadas dos EUA e de seus aliados da Otan; e o Serviço Padrão de Posicionamento (SPS – *Standard Positioning Service*), disponível para qualquer usuário, com um nível de precisão degradado. Por razões de segurança nacional americana, o Departamento de Defesa dos EUA (DoD) degrada a precisão do GPS, pela introdução de erros no relógio dos satélites

e na mensagem de navegação, podendo ultrapassar mais de 100 metros na degradação do sinal, em caso de emergência nacional americana. A degradação intencional ou disponibilidade seletiva é, de longe, a maior fonte de erro do GPS pa-

drão (MIGUENS, Cap. 37, p. 1378).

Como uma unidade de exploração *offshore* que precisa manter posição com acurácia pode sofrer uma degradação de mais de 100 metros (já que usa satélites estrangeiros) e o Brasil não ser capaz de agir em prol da sua defesa? A que ponto a diplomacia em acordos está se tornando codependente?

As política e estratégia nacionais de Defesa não citam nenhum satélite de navegação para usufruto das plataformas de petróleo e suas embarcações de apoio operando nas bacias petrolíferas brasileiras, todavia mencionam o desejo de o estado ser capaz de coordenar e controlar em quaisquer circunstâncias, fundamentado

no domínio e na defesa em prol da integridade das águas jurisdicionais que cabem ao país, inclusive com independência tecnológica, capacidade de dissuasão contra possíveis agressões e/ou ameaças e pronta resposta diante dos interesses nacionais.

Todos os satélites de navegação global são sistemas continuamente desenvolvidos por entidades estatais, como o GNSS, e todos os satélites, além de garantirem segurança civil – no transporte, na logística e na comunicação, por exemplo, desempenham um papel crucial na segurança nacional (BERNART, 2019).

Entretanto, apesar de estar como parte da Estratégia Nacional de Defesa desde 2008, por meio do Decreto nº 6.703, que instituiu a END e mencionou a construção de satélites brasileiros, o país ainda não possui nenhum satélite de navegação. Isto significa que, apesar de muitos esforços para monitorar a Amazônia Azul com o SisGAAz, ainda precisamos dos instrumentos espaciais dos países aliados para controlar as riquezas brasileiras, uma grande fragilidade estratégica, operacional e gerencial para o Estado. Mesmo com o conhecimento de que os americanos degradam oficialmente a informação de posição, ainda assim, usamos seus dados satelitais, pois o Brasil não tem nada de melhor para oferecer; uma falha gerencial, quando se colocam sistemas de controle e monitoramento do Atlântico Sul, no caso SisGAAz e outros, e operacional, ao permitir que as unidades *offshore* utilizem essas informações sem uma alternativa nacional. As perguntas sem resposta são: a que ponto nossos aliados nos tornam dependentes de suas informações e de sua boa-fé? A que ponto a omissão brasileira em não ter um satélite de navegação torna o país codependente, amanhã, de Estados hoje aliados? Não sabemos. Uma reflexão pontual sobre a diplomacia do uso dos equipamentos

espaciais e a possibilidade de escassez de petróleo coloca a Amazônia Azul como um possível teatro de operações na disputa de poder na perfuração e em todo o setor *offshore*. Porém todas convergem em supor falhas na soberania brasileira no Atlântico Sul em todas as esferas de defesa.

## INVESTIMENTOS DA PETROBRAS NO SETOR PETROLÍFERO BRASILEIRO

A empresa de Petróleo Brasileira S/A (Petrobras) tem como um dos objetivos do Plano Estratégico de 2021 a 2025 a maximização do valor da empresa, com foco em águas profundas e ultraprofundas (logo, as unidades *offshore* e as embarcações de apoio com posicionamento dinâmico), com uma plataforma integrada de dados, computação de alto desempenho e conectividade *offshore*, na transferência digital e inovação em comercialização e logística com foco em Inteligência Artificial e confiabilidade *on-line* para análises de desempenho e otimização das operações marítimas e de dutos submarinos, como monitoramento, detecção, localização, reparos e rastreamento (PETROBRAS,2021).

Os investimentos financeiros para operações exploratórias nas bacias da Margem Equatorial são de US\$ 1 bilhão para a Região Norte e em águas profundas em Sergipe, de US\$ 2 bilhões; na Bacia de Campos, US\$13 bilhões; e em FPSO, US\$ 17 bilhões. Do total investido no período de quatro anos na exploração, US\$ 46,5 bilhões, 70% são para o Pré-sal, com profundidades acima de 1.500 metros; as unidades flutuantes que operam nessas profundidades são embarcações usuárias de satélites para operação de perfuração, armazenamento, estocagem e posicionamento dinâmico (PETROBRAS, 2021).

A partir disso, um satélite brasileiro para navegação é mister, inclusive como uma estratégia de uso dual naval/marítima em prol do desenvolvimento e do ciclo de segurança no Atlântico Sul dentro dos ministérios brasileiros.

A Petrobras tem buscado se transformar digitalmente, procurando solucionar os desafios decorrentes da exploração, do gerenciamento do ciclo de petróleo e de suas embarcações, gerando valor e aumentando a segurança das operações. Em junho de 2021, a Bacia de Santos atingiu sua maior participação na produção nacional de petróleo e gás natural: 71,06%, com 2,67 milhões de barris equivalentes de petróleo por dia (boe/d) (PETROBRAS,2021).

Como seria a comoção brasileira, em caso hipotético, se tanto investimento no setor petrolífero, na exploração de águas profundas e ultraprofundas, fosse por algum motivo objeto de desejo dos países com instrumentos espaciais, e esses decidissem negar acesso de informação ao Brasil? Com isso, não haveria exploração do petróleo ou o Estado seria forçado a atender a requerimentos de usufruto dos detentores desses satélites. A estatal do Petróleo estaria a favor de ceder tanto investimento feito no campo *offshore* para países estrangeiros pelo simples fato de o país não ter como defender o Atlântico Sul com um satélite de navegação? Afinal, em 1982, na Guerra das Malvinas, ocorreu o fato de os EUA negarem acesso aos dados meteorológicos de seus satélites só pela mera possibilidade de o Brasil passar informação para os argentinos.

A dependência brasileira da boa-fé do outro nos faz reféns e frágeis como nação. A END2020 informa que uma das estratégias de defesa para fortalecimento do Poder Nacional é desenvolver os setores estratégicos, incluindo o espacial, além de fomento

da confiança e segurança internacional e controle da área marítima, adequando-se à execução de atividades específicas (END, 2020). As plataformas de petróleo e suas embarcações de apoio são partes da área de interesse prioritário para o país, contribuindo para o Entorno Estratégico ao comporem algumas das vertentes da Amazônia Azul (econômica e ambiental). Afinal, uma mudança intencional nas informações dos satélites pode afetar a posição de uma plataforma de petróleo, com possível perda de posição e derramamento de petróleo. Qual a capacidade de pronta resposta e dissuasão nesses casos? Render-se?

Os sistemas de satélites são cada vez mais importantes, e programas têm sido implementados para criarem uma ofensiva e sistemas defensivos em órbita, com medidas de armas capazes de neutralizar outros satélites adversários em potencial. Como consequência, tem sido testemunhada uma arena de conflito, onde o espaço sideral se torna um possível teatro de operações militares. Países com potencial tecnológico suficiente estão cuidando de seus interesses atuais e futuros, com sistemas defensivos, também voltados para eliminar ameaças contra atores mais fracos, e sistemas ofensivos para garantir superioridade militar e fator de dissuasão (BERNAT, 2019).

## IMO/NAUTICAL INSTITUTE/ UNITED STATES COAST GUARD

A Organização Marítima Mundial reconhece os riscos cibernéticos relacionados ao transporte marítimo devido à alta tecnologia, com ameaças circunstanciais e eventos potenciais, resultando em falhas operacionais e risco de corromper os sistemas de bordo ou comprometê-los durante as operações críticas. Com o intuito de identificar, analisar, avaliar e comunicar os riscos a um nível aceitável, a organiza-

ção desenvolveu orientações sobre a Gestão do Risco Cibernético Marítimo, com diretrizes protetivas ao transporte, por meio da MSC FAL 1 Circ.3, para serem incorporadas ao gerenciamento de risco cibernético marítimo em todo o mundo.

O Comitê de Segurança Marítima adotou a Resolução MSc.428 (98) Gestão de Risco Cibernético Marítimo em Sistemas de Gestão de Segurança em 2017, em que a meta é incentivar a administração dos países signatários a tratarem dos sistemas de gestão existentes nas embarcações com as vulnerabilidades cibernéticas. O Brasil é um dos países signatários da IMO.

O Instituto Náutico/Nautical Institute de Londres, Organização Internacional sobre Certificação de Marítimos com Posicionamento Dinâmico, passou a ministrar cursos sobre Conscientização Cibernética para marítimos nas plataformas de petróleo das embarcações de apoio, com o intuito de oferecer suporte na implementação da Resolução IMO MSC.428(98), exigindo que as companhias aderissem aos riscos cibernéticos em seus Sistemas de Gerenciamento de Segurança (SMS). Um dos principais tópicos abordados é como a segurança cibernética afeta as funções a bordo e a vida no mar, incluindo as perguntas: Por que o gerenciamento de riscos cibernéticos não é apenas para o departamento de tecnologia? Como os riscos podem afetar a embarcação? Quais são os meios para proceder e mitigar as consequências?

A Guarda Costeira americana envia diariamente comunicados sobre os satélites que estão em funcionamento e quais são retirados do sistema GPS, por meio de informações chamadas de Nanu (Notice

Advisory to Navstar Users). As unidades *offshore* brasileiras dependem dessas informações para manterem seus sistemas de posicionamento dinâmico atualizados e não sofrerem perda de sistema de referência e/ou redundância.

## ANÁLISE QUALITATIVA

No decorrer do texto, foi visto que os satélites são utilizados em diversas áreas, como na comunicação, na observação da terra, na meteorologia, no desenvolvimento tecnológico, na defesa e na exploração espacial, com finalidade dual: primeiro a militar e, em tempos pacíficos, a coleta de informações do local de acesso do satélite em uso civil.

O Brasil já possui alguns satélites em órbita, como CBERS-4, CBRS-4A e Amazônia-1, para sensoriamento remoto. Os dados gerados são úteis para atender ao monitoramento da região costeira,

### **O Brasil já possui satélites em órbita, como CBERS-R, CBRS-4A e Amazônia-1, para sensoriamento remoto**

reservatórios de água e desastres ambientais, mas nenhum deles é para uso de navegação como escopo de funcionamento. Isso seria uma espécie de defesa passiva? É possível observar a ação do outro Estado detentor do satélite em uso para posicionamento dinâmico pelas unidades *offshore* em operação no Atlântico Sul, mas sem ter a capacidade de interagir com nossas unidades petrolíferas e não ter competência tecnológica espacial para interceder e proteger, já que a defesa ativa, ato de interagir com o satélite e os usuários no Atlântico Sul, cabe a países estrangeiros com seus satélites.

Segundo o Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe), os produtos

obtidos com os satélites brasileiros são: classificação de nuvens, descargas elétricas, índice ultravioleta, monitoramento da seca, nevoeiros, oceanografia – temperatura da superfície do mar, queimadas, radiação solar e terrestre, sistemas convectivos e ventos na troposfera.

O Amazônia-1 é o primeiro satélite de observação da terra completamente projetado, integrado, testado e operado pelo Brasil (INPE, 2021). Essas informações são extremamente valiosas em aplicações, como alerta de desmatamento na Amazônia. Mas quem observa e tem capacidade de interagir com as embarcações para uso e monitoramento da Amazônia Azul? Não tem sido o Brasil. Podemos partir do princípio de que o país deixa de cumprir seus objetivos mencionados no Livro Branco de Defesa Nacional, já que não tem capacidade de pronta resposta e defesa do Atlântico Sul se o inimigo usar os satélites como armas de chantagem na exploração do petróleo. Claro, teríamos as imagens fornecidas pelos nossos instrumentos de observação da Terra.

O Programa Estratégico de Sistemas Espacial (Pese) procura desenvolver o poder econômico do país e é essencialmente voltado para a implantação de infraestrutura como Estratégia Nacional de Defesa (LBDN, 2020). Pelo fato de o Brasil não ter um satélite próprio para navegação, a interação e o monitoramento com as unidades petrolíferas e suas embarcações de apoio são apenas um risco ou uma previsão de derrota. Quão apto o Estado pode defender o Atlântico Sul e suas unidades operacionais?

Deve ser lembrado que o início da Guerra Fria foi marcado com a corrida espacial e o lançamento do satélite Sputnik 1 pela antiga União Soviética, hoje Rússia, e que a Guerra do Golfo (1957 a 1991) ocorreu em torno do petróleo, com alta tecnologia

envolvida. Além disso, dominar o espaço tem sido utilizado em questões estratégicas do âmbito militar. Isto porque dominar o espaço permite monitorar o inimigo por meio de satélites, realizar ataques, se necessário, e negar o uso de dados.

Como as plataformas de petróleo e embarcações de apoio manteriam posição com extrema acurácia ou como os poços de petróleo no Atlântico Sul seriam operados sem as informações satélites? Ou pior, como manter posição se os dados fossem alterados intencionalmente para ferir a soberania brasileira, sua capacidade de agir, pronta resposta e defesa do Atlântico Sul?

Hoje os países com satélites da rede GNSS – Rússia, EUA, China, França, Índia e Japão –, por mera coincidência histórica, já estiveram envolvidos em guerras do petróleo, direta ou indiretamente, ou em uso de satélites para destruir o oponente. Como a nação brasileira se mobilizaria num possível conflito entre esses países se perdêssemos o acesso aos dados navegacionais dos satélites, pelo simples fato de sermos dependentes? O país é soberano até que ponto no Atlântico Sul?

Um fato que deve ser revivido é a dependência brasileira na Guerra das Malvinas, episódio histórico que ocorreu no Atlântico Sul, travada entre Argentina e Reino Unido, em 1982. O Brasil não tinha satélites meteorológicos próprios e dependia de satélites estrangeiros para previsão do tempo, tendo o acesso bloqueado pelos Estados Unidos, aliados do Reino Unido, desconfiados de que os brasileiros estariam enviando dados aos argentinos.

Até mesmo no caso de resgate com o sistema de satélites Inmarsat, o sinal do aparelho de bordo de uma embarcação brasileira vai para um satélite, e este faz o processamento da informação, enviando para uma estação em terra; no caso do Brasil, vai para Burum/Holanda, no

Atlântico Norte, para só depois os holandeses enviarem a mensagem a um Centro SAR brasileiro e a um RCC no Brasil (GMDSS, 2017).

Para salvar os nossos homens no mar ou operar nas águas jurisdicionais brasileiras, precisamos da ajuda do outro, um estrangeiro, devido a nossa incapacidade espacial navegacional. Como podemos fazer parte de um sistema que salva se não temos todos os meios para agir sozinhos? Como seremos um país soberano e poderemos defender nosso petróleo e as unidades que operam, com suas instalações *offshore* e embarcações de apoio, se não temos segmento espacial especialmente para navegação?

Ao Brasil, no seu objetivo ideal da Estratégia de Segurança Marítima, seria conveniente a dissuasão com a negação do uso do mar ao inimigo que se aproxime por qualquer meio, do mar, do ar e do espaço, e não apenas do mar, como inimigo horizontal. Em relação às plataformas de petróleo e suas embarcações de apoio, a ameaça pode vir pela guerra cibernética, por mau uso dos satélites de forma intencional e, de maneira clássica, pelo mar, mas não apenas.

Com as informações apresentadas neste texto, o Brasil 2021 tem capacidade de

cumprir os Objetivos Nacionais de Defesa (OND), anunciados na END 2020, como: garantir a soberania, o patrimônio nacional e a integridade territorial; assegurar a capacidade de defesa e a interoperabilidade das Forças Armadas; promover autonomia tecnológica e produtiva na área de defesa; e salvaguardar pessoas e interesses nacionais.

Unindo os quatro objetivos e correlacionando-os ao Atlântico Sul, como se tem soberania de algo sendo dependente de informações? Como se defende sem meios para tais fins? Como ter autonomia tecnológica sem instrumentos satelitais de navegação e usufruto da Marinha Mercante no setor *offshore* na exploração do petróleo? Salvaguardar por meio da omissão ou da dependência? A partir de tais interrogativas, percebe-se a falha operacional nas capacidades de defesa nacional, como proteção, dissuasão, pronta resposta e desenvolvimento tecnológico, ao retratar o espaço brasileiro na ausência de satélites de navegação mantidos e operados pelo país para interoperabilidade das Forças Armadas e manutenção da economia mercantil na exploração do petróleo.

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ATIVIDADES MARINHEIRAS>; Navegação Satélite;  
<CIÊNCIA & TECNOLOGIA>; Satélite; Satélite Artificial;  
<SISTEMAS>; Sistema de Satélite;

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Devido à extensão da lista de Referências Bibliográficas, os interessados em obtê-la devem entrar em contato pelo *e-mail*: [mannomcosta@hotmail.com](mailto:mannomcosta@hotmail.com).

# PROCESSOS DE AQUISIÇÃO MAIS INTELIGENTES PELA ANÁLISE E AVALIAÇÃO DE PADRÕES DE CONSUMO

MARCELO FABIANO NASCIMENTO DE OLIVEIRA\*  
Capitão de Corveta (T)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Revisão de Literatura  
Metodologia  
Processos de aquisição por análise e avaliação de consumo  
Mundo real: reflexo sobre as licitações  
Limitações e trabalhos futuros  
Conclusões

## INTRODUÇÃO

O caso analisado transcorre no âmbito de uma Força Armada que conta com estrutura interna de postos de venda de vestuário, utilizando um processo de controle e indicação de reposição de estoque baseado em séries históricas realizadas item a item, ou seja, de forma isolada. O presente artigo pretende introduzir a ideia de busca de padrões sequenciais entre os itens de

vestuário, objetivando reduzir o esforço de produção de uma licitação, tanto em quantidade como em recurso financeiro utilizado, além de permitir aumento de conhecimento sobre a dinâmica interna de aquisição de produtos. Para tanto, este trabalho focou no estudo de identificação de padrões no tempo, porém não enveredou pela mineração de hierarquias (LU *et al.*, 1998) ou mineração de séries temporais (ALENCAR, 2007).

---

\* Graduado em Ciência da Computação pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Pós-graduado em Gerenciamento de Projetos pela Escola de Engenharia da Universidade Federal Fluminense (UFF) e mestre em Engenharia de Sistemas e Computação pela Coppe/UFRJ (Msc). Serve na Diretoria de Finanças da Marinha (DFM).

Este artigo foi dividido da seguinte forma: Revisão de Literatura, Metodologia, Processos de aquisição por análise e avaliação de consumo, Mundo real: reflexo sobre as licitações, Limitações e trabalhos futuros, Conclusões e Referências Bibliográficas.

## REVISÃO DE LITERATURA

### *Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos*

Segundo Bertaglia (2000), a Cadeia de Suprimentos corresponde ao conjunto de processos requeridos para obter recursos materiais, agregando-lhes valor, de acordo com a concepção dos clientes e consumidores, e disponibilizando-os no lugar (onde) e na data (quando) que os clientes e consumidores os desejam. Ainda segundo o autor, o trabalho com a cadeia requer o domínio de várias competências, como o conhecimento de processos e de padrões de mercado, influenciando sobremaneira o processo como um todo e suas componentes, como a logística (BALLOU, 2001).

### *Descoberta de Conhecimento*

A descoberta de Conhecimento em Bases de Dados (do inglês Knowledge Discovery in Databases – KDD) surgiu com o propósito de fazer uso inteligente e eficiente de dados acumulados pelas

organizações ao longo do tempo. A Figura 1 descreve o processo:

Sua prioridade é a descoberta de padrões que possam ser utilizados positivamente. O processo consiste em Pré-Processamento (incluindo os movimentos de preparação dos dados), Mineração dos Dados e Pós-Processamento (depuração e/ou síntese dos padrões descobertos (CALIL, 2008).

### *Mineração de Dados*

A Mineração de Dados é o ramo da Computação, com início nos anos 80, em que foram demonstradas as primeiras preocupações das organizações com as imensas massas de dados geradas e, continuamente, armazenadas, demandando novos espaços em disco a cada dia, porém sem utilidade aparente como diferencial competitivo para essas mesmas organizações (DEVEZA, 2011). A literatura, historicamente, atribui à Mineração de Dados a convergência de três importantes áreas de conhecimento: Inteligência Artificial, Banco de Dados e Estatística.

### **Mineração de Padrões Sequenciais (MPS)**

Atribui-se a Agrawal *et. al* (1995), originalmente, a formulação do problema de Mineração de Padrões Sequenciais, considerada uma extensão da análise de Regras de Associação, porém avaliando não apenas as relações entre atributos, mas



Figura 1 – Etapas da Descoberta de Conhecimento



Figura 2 – Os quatro passos desenvolvidos na solução

também a ordem temporal da ocorrência dos eventos. Como ponto de partida, a técnica pressupõe a existência de um banco de dados *D*, contendo registros de transações de compras identificados por algum atributo e possuindo uma lista de itens e uma data correspondendo ao momento da execução da ação.

### Ferramentas de Mineração de Padrões Sequenciais – Generalized Sequential Pattern (GSP)

Proposto também por Agrawal *et al.* (1995), o algoritmo GSP foi o introdutor da busca pela mineração dos chamados padrões sequenciais, baseando-se na abordagem de geração e teste de candidatos e sendo dividida em duas etapas: geração de candidatos e etapa de cálculo do suporte. Por sua vez, a etapa de geração de candidatos divide-se em junção e poda. O conceito de *K*-sequência é o número de vezes, em diferentes elementos da sequência, em que este padrão é observado. *L<sub>k</sub>* representa o conjunto de padrões sequenciais frequentes. A pesquisa fez uso de outras ferramentas, entre elas o Sequential Pattern Discovery Using Equivalent Classes (Spade) (ZAKI, 2001) e o Sequential Pattern Mining (Spam).

## METODOLOGIA

A metodologia aplicada está apoiada em quatro passos bem distintos:

Passo 1: Tratamento e Formatação dos dados originais. Aproximadamente, 4 milhões de registros e 656 mil compras foram utilizados para realizar o estudo, referentes aos anos de 2006 a 2016;

Passo 2: Mineração de padrões sequenciais. Aplicação dos algoritmos de mineração de padrões sequenciais;

Passo 3: Interpretação dos resultados. Desenvolvimento de cenários de curto prazo, ou seja, menos de 30 dias; e

Passo 4: Formulação da conclusão. Apresentação da melhor forma de montar a licitação (aquisição).

## PROCESSOS DE AQUISIÇÃO POR ANÁLISE E AVALIAÇÃO DE CONSUMO

Nesta pesquisa, os dados foram organizados em três atributos principais: Sequence ID (SID); o identificador da compra (no caso, o número da nota fiscal); e, por fim, o conjunto de compras (chamado de *itemset*) realizado pelo indivíduo, respeitando a ordem dos acontecimentos, representado na Tabela 1.

SID	Identificador	Conjunto de Compras
1	100.001	(CALÇA, SAPATO), (CINTO, BOLSA)
2	203.103	(CAMISA, BOLSA, CINTO)
3	410.345	(GORRO, BOTA, MEIA)

Tabela 1 – Representação das abordagens Ano ou por Ciclo

### Abordagem: Ano ou por Ciclo

O propósito é investigar e identificar os melhores padrões recorrentes espalhados entre os dez anos de dados disponíveis, olhando individualmente cada ano ou num bloco único de todos os anos.



Figura 3 – Representação das abordagens Ano ou por Ciclo

Algumas medidas e conceitos foram desenvolvidos para facilitar o processo de análise. A Recorrência avalia quantas vezes um padrão específico foi observado, em um dado período. Assim:

Recorrência ( $x$ ) =  $n$ , onde  $x$  é o padrão escolhido,  $n$  é o número de vezes que o padrão  $p$  aparece no período.

A Abrangência é uma medida espacial e/ou geográfica relacionada com a observação do padrão em uma região específica do Brasil e/ou navio. Lembrando que a

pesquisa foi realizada dentro do contexto das Forças Armadas. Este trabalho relacionou 15 regiões mais navio, compondo as 16 localidades possíveis.

Abrangência ( $x$ ) =  $m$ , onde  $x$  é o padrão escolhido,  $m$  o número de localidades em que o padrão  $p$  surge.

Padrões Ordinários – conceito, concebido para este trabalho, que diz respeito ao padrão constituído de partes pertencentes ao mesmo tipo de uniforme; por exemplo, calça camuflada e coturno.

Padrões Extraordinários – conceito, também concebido para este trabalho, que trata dos padrões em que as partes constituídas não pertencem ao mesmo tipo de uniforme, como calça cinza e blusa cáqui.

### Seleção do algoritmo para geração dos resultados

A aplicação do critério de escolha dos algoritmos permitiu a identificação da melhor ferramenta a ser utilizada para um cenário específico, em cada abordagem, sendo escolhidos aqueles com maiores Recorrência e Abrangência no cenário desejado.

Assim, os dados foram minerados por meio de todos os algoritmos mencionados neste trabalho. Para aqueles que superaram as metas de Recorrência e Abrangência num cenário específico,

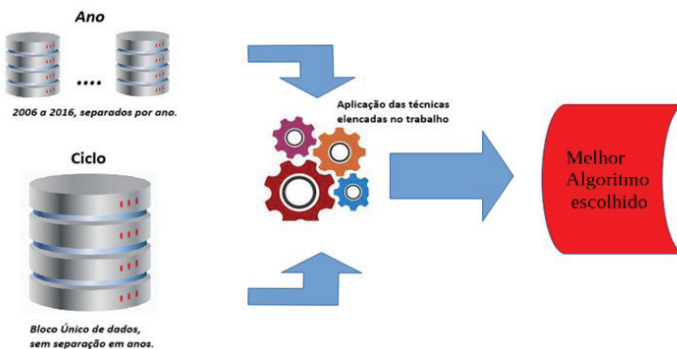


Figura 4 – Seleção do algoritmo para a geração de resultados

Médias para recorrência e abrangência para cada algoritmo							
Algoritmos	GSP	SPADE	SPAM	LAPIN	PREFIXPAN	CMSPADE	CMSPAM
<b>Padrões extraordinários</b>							
Recorrência	69,01	56,36	58,18	67,27	54,55	58,18	65,45
Abrangência	96,25	63,75	71,25	78,75	97,5	92,5	77,5
<b>Padrões ordinários</b>							
Recorrência	43,63	56,36	54,54	61,82	52,72	65,45	60,00
Abrangência	88,75	90	86,25	93,75	98,75	91,25	96,25

Tabela 2 – Seleção de algoritmos para Abordagem Ano

Médias para recorrência e abrangência para cada algoritmo							
Algoritmos	GSP	SPADE	SPAM	LAPIN	PREFIXPAN	CMSPADE	CMSPAM
<b>Padrões extraordinários</b>							
Abrangência	93,75	96,75	93,75	93,75	75	93,75	93,75
Confiança	100,00	97,87	100	100	100	35,84	19,45
<b>Padrões ordinários</b>							
Abrangência	87,5	100,00	93,75	93,75	87,5	93,75	93,75
Confiança	100,00	100,00	66,3	73,07	100	100	19,45

Tabela 3 – Seleção de algoritmos para Abordagem por Ciclo

este algoritmo foi usado para realizar a mineração e buscar padrões sequenciais.

Após a execução do processo de seleção, é possível verificar que o algoritmo GSP apresenta os melhores resultados para os padrões extraordinários e o CM-SPADE, para os ordinários.

Para a abordagem por Ciclo, verificamos que, para os padrões extraordinários, novamente, o algoritmo GSP apresenta os melhores resultados. Já para os padrões ordinários, o Spade se sobressai.

### Análise de Padrões de Consumo

A seguir, serão apresentados os padrões de consumo obtidos segundo a seleção de algoritmos mencionados anteriormente.

### Abordagem Ano

– Padrões Ordinários

A análise dos dados permitiu a obtenção de oito padrões considerados ordinários, relacionados na Tabela 4.

ORDEM	PADRÕES ORDINÁRIOS
1	{SAPATO PRETO 46, BLUSA AZUL 40}
2	{CALÇÃO AZUL P, BLUSA AZUL 52}
3	{SAPATO PRETO 38, CALÇA AZUL 38}
4	{SAPATO PRETO 46, CALÇA AZUL 54}
5	{SAPATO PRETO 38, CALÇA AZUL 54}
6	{GANDOLA PRETO 38, SAPATO PRETO 38}
7	{SAPATO PRETO 38, CALÇÃO AZUL P, CALÇA AZUL 38}
8	{SAPATO PRETO 38, CALÇÃO AZUL P, CALÇA AZUL 54}

Tabela 4 – Padrões encontrados com o algoritmo CM-SPADE

– Padrões Extraordinários

Com o GSP, seis padrões de consumo foram encontrados e estão na Tabela 5.

ORDEM	PADRÕES EXTRAORDINÁRIOS
1	{CALÇA AZUL 54, BOTA 40}
2	{CALÇA AZUL 54, BOTA 43}
3	{SAPATO PRETO 38, BOTA 40}
4	{CALÇA AZUL 54, DOLMÃ 46}
5	{BOTA 40, CAXAGÁ 59}
6	{CALÇÃO AZUL P, BOTA 40}

Tabela 5 – Padrões encontrados com o algoritmo GSP

### Abordagem por Ciclo

– Padrões Ordinários

Com a mudança da abordagem, o Spade apresentou os cinco padrões considerados ordinários.

ORDEM	PADRÕES ORDINÁRIOS
1	{CALÇA AZUL 38, CAMISA CINZA 3}
2	{SAPATO PRETO 38, CALÇA AZUL P}
3	{CAMISA CINZA 3, SAPATO PRETO 38}
4	{CALÇA AZUL P, CALÇA AZUL 54}
5	{SAPATO PRETO 38, CALÇA AZUL P, CALÇA AZUL 54}

Tabela 6 – Padrões encontrados com o algoritmo Spade

– Padrões Extraordinários

Com o GSP, quatro padrões de consumo foram encontrados e exibidos na Tabela 7.

ORDEM	PADRÕES ORDINÁRIOS
1	{CALÇA CAMUFLADA 42, CALÇA AZUL 38}
2	{CALÇA AZUL P, BOTA 40}
3	{BOTA 40, DISTINTIVO GOLA}
4	{BOTA DE CONVÉS 40, GORRO BEGE 57}

Tabela 7 – Padrões encontrados com o algoritmo GSP

## MUNDO REAL: REFLEXO SOBRE AS LICITAÇÕES

De posse dos padrões de consumo, foi possível avaliar o fator de impacto para redução do número de licitações realizadas pela identificação dos padrões revelados pela mineração de dados. Esta comparação se propõe a verificar o ganho em termos de

redução do número de licitações, caso fosse adotada a compra baseada em padrões de consumo identificados, buscando-se determinar um período de ocorrência relevante de licitações ocorridas. Assim, buscaram-se dados de licitações no período compreendido entre 2014 e 2016, quando foram observados 18 processos ocorridos em 2014, 12 em 2015 e 15 em 2016.

Um fato relevante diz respeito ao modo de execução escolhido para os diversos processos licitatórios, nos quais cada item, normalmente, é separado por categoria. Ou seja, há uma licitação para sapatos e outra para calças, por exemplo. O propósito, aqui, é evidenciar o impacto no número de licitações com a utilização do planejamento de compras baseado na identificação de padrões de consumo. Para checar o impacto causado, parte-se da seguinte situação: um padrão específico P, composto dos itens (a) e (b), (notação  $P\{(a), (b)\}$ ) e licitações L1, composta do item (a), e L2, composta dos itens (b) e (c).

O passo seguinte é verificar quais licitações possuem o item (a) e quais possuem o item (b), lembrando que a organização pública realiza, normalmente, a compra de itens em separado, como mencionado no parágrafo anterior. Para a situação proposta, percebe-se que L1 possui o item (a) e a licitação L2 possui o item (b), além do (c), sugerindo a possibilidade de junção de L1 e L2 em uma única licitação, neste caso, L3. Dessa forma, a licitação L3 substituiria L1 e L2, contendo os itens (a), (b) e (c) e permitindo a realização de apenas um processo licitatório, podendo consumir menor tempo e, com certeza, menor quantidade de recursos públicos. Em resumo, as licitações L1 e L2 saem de cena, surgindo a licitação L3.



Figura 5 – Exemplo de Licitação Reduzida

A Figura 5 exibe a junção das licitações L1 e L2 formando a licitação L3, contendo todos os itens necessários em um único processo. A seguir, serão apre-

sentados os impactos nas licitações dos anos de 2014, 2015 e 2016.

### *Reflexos da Abordagem Ano no mundo real*

Os resultados para o cenário de padrões extraordinários, para os anos de 2014, 2015 e 2016, são apresentados na Figura 6, na qual foi realizada uma análise da licitação e de seus itens, verificando a possibilidade de encaixe de um padrão minerado anteriormente. Dessa forma, em 2014, foram realizadas 18 licitações. Com a aplicação dos padrões minerados, essa realidade mudaria para a necessidade de realização de, apenas, 12 processos, reduzindo os esforços em cerca de 33,34%. A mesma análise foi realizada para os anos de 2015 e 2016, obtendo resultados importantes.



Figura 6 – Padrões extraordinários, anos 2014, 2015 e 2016

Trabalhando com os dados de 2015, sob as mesmas bases de comparação e aplicação dos padrões minerados, a simulação sugere a obtenção dos melhores resultados, com uma redução de 41,67% dos esforços para a realização de processos licitatórios, saindo de 12 para sete licitações. Em 2016, obtivemos 33,34%, saindo de 15 para a necessidade de dez processos.

Os padrões ordinários, também, foram beneficiados pela introdução dos padrões minerados, exibindo sensíveis reduções de esforços, os quais podem ser entendidos como recursos públicos, conforme Figura 7.



Figura 7 – Padrões Extraordinários, anos 2014, 2015 e 2016

Assim, em termos percentuais, em 2014, o fator de redução foi de 44,45%; em 2015, 33,34%; e, em 2016, teve 40% de redução no número de licitações efetivamente realizadas.

### *Reflexos da Abordagem por Ciclo no mundo real*

Já a abordagem por ciclo, para os anos de 2014, 2015 e 2016 apresentou os respectivos fatores de redução do número final de licitações a serem realizadas: 38,9%, 41,67% e 60%.



Figura 8 – Padrões Extraordinários, anos 2014, 2015 e 2016

Em termos de padrões ordinários, os resultados foram:

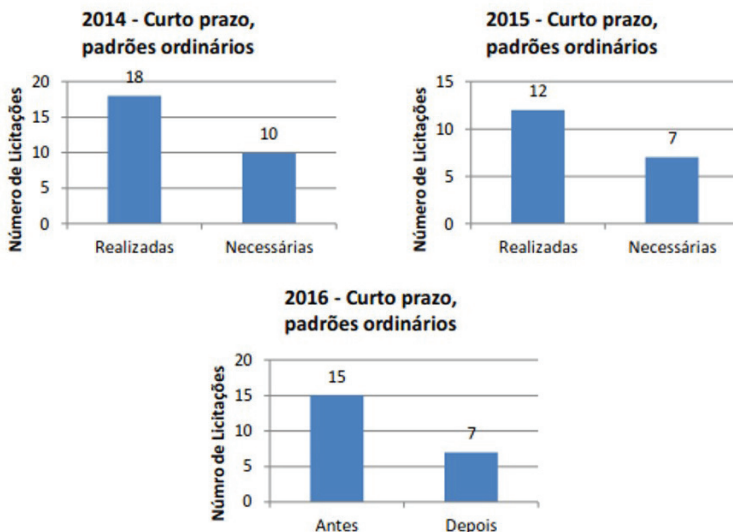


Figura 9 – Padrões Ordinários, anos 2014, 2015 e 2016

Resumindo, os anos de 2014, 2015 e 2016 apresentam os seguintes fatores de redução do número final de licitações a serem realizadas: 44,45%, 41,67% e 53,34%. Este e outros resultados podem ser conferidos na Tabela 8.

ABORDAGEM/PADRÃO	ANO	LICITAÇÕES ANTES	LICITAÇÕES DEPOIS	% REDUÇÃO
ANO/EXT	2014	18	12	33,34
ANO/EXT	2015	12	7	41,67
ANO/EXT	2016	15	10	33,34
ANO/ORD	2014	18	10	44,45
ANO/ORD	2015	12	8	33,34
ANO/ORD	2016	15	6	40
CICLO/EXT	2014	18	11	38,9
CICLO/EXT	2015	12	7	41,67
CICLO/EXT	2016	15	6	60
CICLO/ORD	2014	18	10	44,45
CICLO/ORD	2015	12	7	41,67
CICLO/ORD	2016	15	7	53,34

Tabela 8 – Resultados da Mineração no mundo real

**Legenda:**

EXT –Padrões Extraordinários

ORD – Padrões Ordinários

## LIMITAÇÕES E TRABALHOS FUTUROS

O trabalho teve como limitação a concentração da análise entre os anos de 2014 e 2016, verificando a possibilidade de redução do número de licitações realmente realizadas. Foi investigado o universo de itens de fardamento, não admitindo outro contexto, e, por fim, utilizou-se apenas um método não supervisionado, conhecido como regras de associação. É preciso dizer que este artigo apresentou a forma como os itens de fardamento estão relacionados, mas não a proporção aplicada a eles.

Como trabalhos futuros, seria interessante e desejável utilizar outras ferramentas dos métodos supervisionado e não supervisionado, como forma de investigar outras possibilidades de geração de informação.

## CONCLUSÕES

A proposta deste trabalho foi sugerir uma alternativa à geração de previsão de demanda tradicional, por meio do alcance

de alguns resultados importantes, possibilitando o desenvolvimento de uma solução que apresenta resultados relevantes. Para isso, foi utilizada a busca de padrões sequenciais, uma vez que essa abordagem traz consigo inúmeras oportunidades de aplicação, como, por exemplo, conhecer momentos em que um padrão é mais demandado que outro e em que proporção (não desenvolvido). Os padrões foram divididos em ordinários (quando as relações são esperadas) e extraordinários (quando as relações não são esperadas nem conhecidas).

O passo seguinte foi a confrontação dos padrões recuperados, em relação aos dados reais de compras por licitações realizadas pela organização pública. Os resultados favoráveis mostram que a abordagem proposta neste artigo pode contribuir efetivamente para alcançar menores gastos de dinheiro público com processos administrativos ligados à previsão de demanda, além de poupar tempo pela redução do número de licitações de fato necessárias.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ADMINISTRAÇÃO>; Aquisição; Gerenciamento; Licitação; Obtenção; Processo; Uniforme;

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGRAWAL, Rakesh; SRIKANT, Ramakrishnan. "Mining sequential patterns". In: *DataEngineering*, 1995. Proceedings of the Eleventh International Conference on IEEE, pp. 3-14, 1995.
- ALENCAR, Aretha Barbosa, 2007. "Mineração e visualização de coleções de séries temporais". Tese de D.Sc., Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil.
- BALLOU, R.H. *Logística Empresarial*. São Paulo: Atlas, 1995.
- BERTAGLIA, Paulo Roberto. *Logística e gerenciamento da cadeia de abastecimento*. Editora Saraiva, 2000.

- CALIL, Leonardo Aparecido de Almeida *et al.* “Mineração de dados e pós-processamento em padrões descobertos”. 2008.
- DEVEZA, CECÍLIA HENRIQUES. “Minerando Padrões Sequenciais para Base de Dados de Lojas Virtuais”. Monografia (Curso de Bacharelado em Ciência da Computação), Universidade Federal de Ouro Preto (Ufop), Minas Gerais, MG, 2011.
- LU, Yijun *et al.* “Concept hierarchy in data mining: specification, generation and implementation”. Simon Fraser University, 1998.
- MAYER-SCHONBERGER, Viktor; CUKIER, Kenneth. *Big data: como extrair volume, variedade, velocidade e valor da avalanche de informação cotidiana*. Elsevier Brasil, 2014.
- MANNILA, Heikki; TOIVONEN, Hannu; VERKAMO, A. Inkeri. “Discovering frequent episodes in sequences extended abstract”. In: 1st Conference on Knowledge Discovery and Data Mining, 1995.
- MARCONI, M. A. & LAKATOS, E. M. *Metodologia científica*. São Paulo: Atlas, 2000.
- MARTINEZ, A. *et al.* “Las categorias o facetas fundamentales: una metodologia para el diseño de taxonomias corporativas de sitios Web argentinos”. *Ciência da Informação*, v. 33, n. 2, pp. 106-111, 2004.
- SILVA, Marcelino Pereira dos Santos. “Mineração de dados: Conceitos, aplicações e experimentos com weka”. *Sociedade Brasileira de Computação*, v. 1, 2004.
- SRIKANT, Ramakrishnan; AGRAWAL, Rakesh. “Mining sequential patterns: Generalizations and performance improvements”. In: International Conference on Extending Database Technology. Springer Berlin Heidelberg, 1996, pp. 1-17.
- STANK, Theodore P.; KELLER, Scott B.; DAUGHERTY, Patricia J. “Supply chain collaboration and logistical service performance”. *Journal of Business logistics*, v. 22, n. 1, pp. 29-48, 2001.
- TERRA, José Cláudio Cyrineu. “Gestão do conhecimento: o grande desafio empresarial”, 2005.
- TRUJILLO FERRARI, A. *Metodologia da ciência*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Kennedy, 1974.
- ZAKI, Mohammed J. “Sequence mining in categorical domains: Algorithms and applications”. In: Sequence Learning. Springer Berlin Heidelberg, 2000, pp. 162-187.
- ZAKI, Mohammed J. “Spade: An efficient algorithm for mining frequent sequences”. *Machine learning*, v. 42, n. 1-2, pp. 31-60, 2001.
- ZELENY, Milan. “Management support systems: towards integrated knowledge management”. *Human systems management*, v. 7, n. 1, pp. 59-70, 1987.
- VIANA, Reinaldo. “Mineração de dados: Introdução e Aplicações”. *SQL Magazine*, Ed. 10, Ano, v. 1, 2004. Simple Data Mining. Disponível em: <http://simpledatamining.blogspot.com.br/2015/03/generalized-sequential-pattern-gsp.html>. Acesso em: 17 nov. 2017.
- VASCONCELOS, Fernanda. “Licitação pública: análise dos aspectos relevantes do Pregão”. *Prima Facie – Direito, História e Política*, v. 4, n. 7, pp. 151-163, 2005.

# DE TURING AOS *CHATBOTS*: REFLEXÕES E PERSPECTIVAS PARA O USO DA INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL EM ESTRATÉGIAS DE COMUNICAÇÃO ORGANIZACIONAL

RODRIGO MACHADO STREB\*  
Capitão de Corveta (T)

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Humanos e humanoides: um “admirável mundo novo”?  
Periscópio: a dissensão da Inteligência Artificial  
IA e a Comunicação Social na Marinha do Brasil: encontro  
entre a tradição e a modernidade  
Considerações finais

## INTRODUÇÃO

Quando o britânico Alan Turing lançou a reflexão “podem as máquinas pensar?”, nos anos de 1950, provavelmente ele nem imaginaria a reviravolta provocada no que hoje é chamado de Inteligência Artificial (IA). A tentativa do matemático e cientista da computação foi a de mostrar a associação de uma máquina com tecnologias de valor que pudessem

tomar o lugar de uma pessoa. Hoje, possivelmente, os robôs que apresentam melhor *performance* na semelhança às atividades humanas são os *chatbots*, que funcionam como um programa de computador ao simular um ser humano na conversação com as pessoas. Sabe-se que um *chatbot* seguirá instruções previamente fornecidas, mas isso não será suficiente para que ele atue exatamente como um ser humano.

---

\* Encarregado da Divisão de Doutrina do Centro de Comunicação Social da Marinha, mestre em Gestão Estratégica das Relações Públicas pela Escola Superior de Comunicação Social de Lisboa e doutorando em Filosofia pela Universidade de Coimbra.

Ainda assim, a inteligência artificial ocupa o epicentro da vida das pessoas, mesmo que ela nem seja percebida de forma tão clara, como ao utilizar o aplicativo Google Maps ou a sugestão de músicas oferecida pelo Spotify, por exemplo, na qual o usuário pode usufruir da sensação do poder de decisão em escolher determinada canção. Esse protagonismo da IA repercute em diversos campos de atuação, incluindo o da comunicação organizacional, devido à sua transversalidade.

Uma pesquisa da Associação Brasileira de Comunicação Empresarial (Aberje), realizada em 2023, apontou que 72% das organizações acreditam que a área de Comunicação terá a percepção de seu papel estratégico ampliada com o uso da IA. A pesquisa também revelou que, pelo menos até o ano de 2026, a inteligência artificial moldará o futuro da comunicação no mundo inteiro. São, pois, dados que não podem ser desconsiderados.

Diante dessa realidade, este artigo vislumbra contribuir com as discussões sobre IA, no escopo da comunicação organizacional, de forma a provocar reflexões e enriquecer o debate sobre um tema desafiador para as mais diversas organizações da contemporaneidade, incluindo a Marinha do Brasil. Da mesma forma, pretende contribuir para a evolução do debate acadêmico do assunto, especialmente na medida em que oferece argumentos prós e contras do uso de IA, especialmente para as tomadas de decisão.

Para o desenvolvimento do conteúdo, foi realizada uma pesquisa bibliográfica integrativa, de forma a identificar autores

e organizações que têm se debruçado sobre o assunto. Na visão de Köche (2014), a pesquisa bibliográfica propicia a identificação das teorias produzidas sobre um tema, analisando-as e avaliando sua contribuição para auxiliar na compreensão do objeto da investigação. Foram utilizados artigos científicos e manuais de organizações nacionais e internacionais que tratam sobre o uso de IA no contexto organizacional. Ao mesmo tempo, este artigo foi inspirado na pesquisa *insider* (AMARAL, 2009; HODKINSON, 2005), na modalidade participante como observador (MARIETTO, 2018). Isso significa que a pesquisa se deu no local de trabalho, a partir da experiência e do *know how* do autor deste artigo, de modo

a coletar as principais impressões sobre a aplicabilidade do tema na vivência profissional.

*Humanos e humanoides: um “admirável mundo novo”?*

A obra-prima de Aldous Huxley, *Admirável Mundo Novo*, cujo nome é carregado de ironia e reflexões, é atemporal. Ela revisita temas que envolvem o futuro da humanidade e aborda, entre outros assuntos, a influência da tecnologia na sociedade. Parece uma discussão oportuna quando abordamos a relação homem/máquina, mediada pela inteligência artificial, e suas implicações. Mas o que é, efetivamente, IA?

De acordo com Sebastião (2020, p. 97), a inteligência artificial corresponde a processos flexíveis para a tomada de decisão e desenvolvimento de ações baseadas em *software*. Esses processos adaptam-se à mudança de objetivos e a

**A IA pode ser útil, mas precisa de complemento humano, necessário na edição, sensibilidade e aplicação de bom senso e ética**

situações imprevisíveis, aprendem com a experiência e são baseados em tecnologias que permitem o processamento natural de linguagem, a recuperação de dados, a representação de conhecimento, o raciocínio semântico e a aprendizagem.

As questões envolvendo humanos e máquinas são complexas e imprecisas. Para Sebastião (2020, p. 98), a IA pode ser útil, mas deve ser usada com o complemento humano, necessário na edição, sensibilidade, inteligência emocional, aplicação de bom senso e atuação ética. Isso se justifica tendo em vista que o pensamento crítico e criativo é imprescindível para a concepção de estratégias inovadoras.

É neste terreno fértil que Saad e Terra (2024, p. 12) discorrem sobre o papel da comunicação e dos profissionais da área diante desse novo cenário.

A popularização dos sistemas inteligentes traz novos componentes à comunicação com públicos, ao *branding*,

às construções de imagem e narrativas corporativas. Comunicadores se veem diante de decisões que envolvem, por exemplo, o uso de dados estruturados sobre o ambiente do negócio, a implementação de sistemas inteligentes (e artificiais) para relacionar esses dados às estratégias, a delegação de atividades rotineiras para um “robô” algoritmizado, uma automação de tarefas rotineiras que, por suas habilidades de absorção de informação, acabam assumindo uma comunicação significativamente autônoma.

As possibilidades de atuação da IA na comunicação organizacional são transversais e multifacetadas. Na visão de Karhawi *et al.* (2024), um dos grandes trunfos da inteligência artificial é liberar os profissionais de atividades repetitivas e automáticas, tornando-as mesmo assim mais volumosas e velozes. A tabela a seguir apresenta possibilidades do uso da inteligência artificial em estratégias de comunicação:

Esferas de atuação da IA na Comunicação Organizacional	Aplicação
Pesquisa e análise de dados	A base de dados fornecida pela IA é sem precedentes. Notícias, opinião do público e <i>insights</i> podem servir como matéria-prima extraída da IA
Estratégia de Comunicação	IA usada para analisar <i>big data</i> de forma mais rápida e abrangente, fornecendo melhores métricas para a proposta de estratégias e tomadas de decisão
Assessoramento	Tendências, oportunidades e riscos são coletados por IA
Gestão de crises	IA permite dar respostas mais rápidas a crises. O rastreamento em tempo real permite detectar ou prever ameaças, além de outros problemas críticos de comunicação, como a repercussão negativa de um assunto
Reputação	A <i>web</i> oferece <i>insights</i> e declarações sobre a organização, bem como sobre as percepções
Segmentação de públicos	IA pode ajudar a identificar indivíduos e grupos, além de seus gostos e opiniões. Já utilizado pelo <i>marketing</i> , mas pode ser estendido a outros grupos, como jornalistas, público interno, entre outros
Produção de conteúdo	Podem ser usadas para revisar um grande número de fontes, produzir, ampliar ou reduzir textos etc.
<i>Chatbots</i>	Melhor atendimento aos públicos, economizando tempo e recursos. No entanto, a tecnologia ainda está sujeita a erros e lacunas no atendimento

Tabela – Possibilidades de uso da IA no contexto da Comunicação Organizacional

Fonte: elaborada pelo autor, com base em Academic Society for Management & Communication (2024)

Além da inteligência artificial, é também preciso pontuar outro conceito complementar: o de *big data*, ou seja, a disposição de um grande volume de dados. Os pesquisadores chineses Li, Chen e Shang (2022) assinalam que o *big data* representa um salto revolucionário na análise de dados tradicional e propuseram cinco características que resumem o termo: alta capacidade (uma grande quantidade de dados), alta velocidade (dados gerados e atualizados em alta velocidade), alta diversidade (dados gerados por diversas fontes com diferentes formas), alta precisão e alto valor (enorme valor potencial oculto nos dados).

Esse conceito pode ser facilmente adaptado a qualquer objeto empírico, o que não seria diferente com a comunicação. No contexto organizacional, a informação, matéria-prima da comunicação, pode ser mais precisa quanto maior for o número de dados trabalhados que deram origem a ela. Na prática, a análise de *big data* é um trunfo para gestores e decisores, na medida em que as estratégias são pensadas dentro de parâmetros já estudados.

Barlette e Baillette (2022) argumentam que a análise de *big data* precisa ser vista dentro de um contexto da “4ª Revolução Industrial”, de forma a aumentar a agilidade organizacional, especialmente na tomada de decisões envolvendo ameaças e oportunidades. Isso significa que a IA deve ser encarada como uma ferramenta de apoio e suporte que serve para agilizar a leitura e a interpretação de dados organizacionais.

### ***Periscópio: a dissensão da inteligência artificial***

Como diz o velho ditado, “nem tudo são flores” em IA. A Global Alliance for Public Relations and Communication Management (GA)<sup>1</sup>, o Chartered Institute of Public Relations (CIPR)<sup>2</sup> e a Canadian Public Relations Society (CPRS)<sup>3</sup> são exemplos de instituições que têm dedicado especial atenção aos estudos de IA aplicados à comunicação organizacional. É preciso mencionar que diversas implicações, sobretudo éticas, podem impactar a organização sob o prisma da comunicação facilitada por essas ferramentas.

O CIPR (2023) produziu um relatório que acende alertas justamente para desafios éticos de IA enfrentados pelas organizações. Algumas das ferramentas podem ser consideradas “neutras”, entregando tarefas simples, como a soma rápida de dados, a análise de conteúdo com mais precisão e a criação de planilhas, por exemplo; enquanto há desafios éticos mais “complexos” oriundos dessas mesmas soluções de IA, como questões relacionadas a direitos autorais, falsificação de identidade, indefinição das fronteiras entre o real e o irreal, veracidade dos fatos, aumentando com isso os riscos de danos à reputação. Esses são apenas alguns dos inúmeros exemplos.

No tocante à produção de textos, Oliveira e Neves (2023) preocuparam-se com a automatização da escrita por IA, de forma a refletir o negligenciamento ontológico gerado por essa ferramenta.

1 Confederação que possui a missão de estabelecer padrões mundiais de princípios éticos para a prática das Relações Públicas e da Comunicação Organizacional. A organização representa mais de 300 mil profissionais da área em todo o mundo.

2 Órgão profissional de Relações Públicas, fundado em 1948, no Reino Unido, que une mais de 10 mil profissionais de Relações Públicas.

3 Sociedade para profissionais de Relações Públicas no Canadá. Foi estabelecida em uma reunião em Montreal, em 1948.

A apresentação de respostas superficiais e pouco fundamentadas de fenômenos sociais é justificada pela modelagem automática que ainda está inabilitada a reproduzir significações analíticas ou particulares da linguagem humana.

Ainda nesse escopo, Santaella (2023) colabora com outros efeitos colaterais negativos para a área da comunicação. A pesquisadora levanta questões ligadas, por exemplo, à regulamentação de IA como uma medida protetora, haja vista o amplo domínio do uso nas esferas pública e privada. A alimentação dada aos robôs também funciona como uma espécie de vitamina, na qual a cada demanda há significativa melhora no desempenho. A Alexa, do Google, por exemplo, é treinada para ouvir melhor e interpretar mais precisamente as ordens, de modo a construir um modelo cada vez mais completo de referências. E isso pode ser positivo ou negativo, dependendo da perspectiva que se analise.

### ***IA e a Comunicação Social na Marinha do Brasil: encontro entre a tradição e a modernidade***

A Comunicação Social na Marinha do Brasil organiza-se por meio de um “sistema” que integra estruturas, processos, rotinas e pessoas, que, sob a responsabilidade dos titulares das organizações militares, estão envolvidos no planejamento, no preparo, na execução e na contínua avaliação das atividades de Comunicação Social. O Centro de Comunicação Social da Marinha (CCSM), órgão central desse sistema, tem por missão planejar, coordenar e orientar as ações do Sistema de Comunicação Social da Marinha e assessorar a Alta Administração Naval, a fim de preservar e fortalecer a imagem da Força junto ao público interno e à sociedade brasileira (EMA-860, 2021).

A partir da pesquisa *insider*, de olhar exploratório, utilizada de forma a mapear as possibilidades e perspectivas do uso de IA no CCSM, observa-se que a inteligência artificial é utilizada, ainda que de forma nem sempre intencional, mais como uma solução do que uma ferramenta. As interfaces da IA com a Comunicação Social na Marinha estão sendo tratadas, inclusive, como tema de interesse estratégico da área, tanto nas aplicações quanto nas áreas de pesquisa, por militares que fazem capacitação fora da Força.

O *Manual de Comunicação Social da Marinha* (EMA-860), cuja revisão foi realizada em 2021, já trata, ainda que preliminarmente, da importância de a Comunicação estar atenta às inovações tecnológicas, especialmente no desenvolvimento de produtos de mídia e divulgação:

As equipes de ComSoc lançam mão da tecnologia para desenvolver e divulgar, rapidamente, produtos de comunicação que apoiam os objetivos da Força. Esses produtos incluem textos, fotografias, vídeos e produções multimídia, entre outros, otimizados para os públicos a que se destinam, canais de distribuição e para facilitar o compartilhamento pelos públicos por suas redes de relacionamento em uma variedade de mídias. (EMA 860, 2021, p. 11)

Uma das áreas de estudo mais importantes do CCSM para 2024 é compreender melhor a aplicação do uso da inteligência artificial na análise de sentimentos das redes sociais digitais, de forma a coletar *insights* que ajudarão na definição de estratégias de comunicação. É também nessa esteira que a personalização da comunicação com os mais variados pú-

blicos de interesse ganha espaço. Tanto a segmentação de públicos quanto a recomendação de conteúdo para esses mesmos públicos são possibilidades do uso de IA com assertividade, levando-se em conta princípios e valores da Comunicação na Marinha.

Um bom exemplo para a utilização de IA no CCSM de forma planejada foi durante a campanha do Dia do Marinheiro<sup>4</sup> de 2023. Os principais usos foram mapeamento e segmentação de públicos, mecanismos de busca, monitoramento e planejamento das postagens.

Habitualmente, o uso da IA já está incorporado, especialmente nas mídias sociais, no agendamento de *posts*, na análise de dados e na geração de relatórios, por exemplo. A edição de imagens e vídeos e a inserção de legendas nesses produtos também podem ser consideradas exemplos de aplicações já realizadas pelo CCSM.

A IA, por meio do NLP (Processamento de Linguagem Natural), também permite uma análise automatizada de grandes quantidades de texto, como no caso dos comentários das mídias sociais. Esta avaliação ajuda a Marinha a entender melhor a percepção pública e, consequentemente, a tomar as melhores decisões estratégicas de Comunicação.

Coletar e analisar o *feedback* dos mais variados públicos da Força proporcionam

não apenas a manutenção de um diálogo mais próximo e transparente com a população, mas também o fortalecimento da imagem institucional da Força.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao final deste artigo, percebe-se que a incorporação de IA nas organizações, sobretudo na parte de comunicação estratégica e nas tomadas de decisão, é um caminho sem volta. É preciso estar preparado e compreender os limites e as possibilidades desse recurso nas mais variadas aplicações.

Assim, é urgente a necessidade de conhecer as idiosincrasias da IA, pois o conhecimento da área ainda parece ser limitado e impactará, positiva ou negativamente, na organização, a depender dos estudos

e da aplicação. A Comunicação Social da Marinha, atenta a esse novo cenário, debruça-se em estudos e emprego de IA de forma cuidadosa e ponderada e respeitando princípios e valores da Comunicação da Força. Entretanto ainda há um caminho longo a ser percorrido para que a IA seja utilizada de maneira mais segura e confortável.

Desse modo, para a implantação sistemática da IA nos processos de comunicação da organização, é necessário conhecer e compreender as mais variadas perspectivas do uso dessas ferramentas. A

**Coletar e analisar  
*feedback* proporcionam  
diálogo transparente e  
fortalecimento da imagem  
da Marinha. O uso de IA é  
um caminho sem volta**

<sup>4</sup> O Dia do Marinheiro é uma das datas mais importantes da Marinha do Brasil e foi escolhida para homenagear o nascimento do Patrono da Força, Almirante Joaquim Marques Lisboa, o Marquês de Tamandaré. Em 2023, o vídeo principal da campanha alcançou a marca histórica de mais de 3 milhões de visualizações no Instagram, em apenas um mês de postagem. O recorde, até então, era um vídeo sobre os escafandristas, que atingiu 1,2 milhão de visualizações.

utilização estratégica de *big data* intermediada pela IA pode ser uma aliada nas melhores práticas de comunicação, uma vez que tem o poder de potencializar o

diálogo com a sociedade, colaborar para o desenvolvimento de relacionamentos com públicos de interesse e fortalecer a imagem da Marinha do Brasil.

#### 📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ADMINISTRAÇÃO>; Centro de Comunicação Social;

<INFORMAÇÃO>; Mídia;

<INFORMÁTICA>; Administração de Informática; Automação; Cibernética; Informática; Internet; Software; Tecnologia da Informação;

<PSICOSSOCIAL>; Comunicação Social; Relações Públicas;

## REFERÊNCIAS

- ABERJE – Núcleo de Pesquisas. *Tendências da Comunicação Organizacional 2023*. São Paulo: Aberje, 2023. Disponível em: <https://bit.ly/49FMsR5>. Acesso em: 28 maio 2024.
- ACADEMIC SOCIETY FOR MANAGEMENT & COMMUNICATION. “Artificial intelligence in corporate communications”. Disponível em: <https://www.akademische-gesellschaft.com/publikation/artificial-intelligence-in-corporate-communications/?lang=en>. Acesso em: 17 jun. 2024.
- AMARAL, A. “Autonetnografia e inserção *online*: o papel do pesquisador-*insider* nas práticas comunicacionais das subculturas da Web”. *Revista Fronteiras – Estudos Midiáticos*, v. 11, n. 1, pp. 14-24, 2009.
- BARLETTE, Y.; BAILLETTE, P. “Big data analytics in turbulent contexts: towards organizational change for enhanced agility”. *Production Planning & Control*, v. 33, n. 2-3, pp. 105-122, 2022.
- CHARTERED INSTITUTE OF PUBLIC RELATIONS (CIPR). *Humans needed, more than ever: New CIPR AI in PR report finds AI tools assisting with 40% of PR tasks*. 2023. London, 19 September 2023. Disponível em: <https://newsroom.cipr.co.uk/humans-needed-more-than-ever-new-cipr-ai-in-pr-report-finds-ai-tools-assisting-with-40-of-pr-tasks/>. Acesso em: 17 jun. 2024.
- GLOBAL ALLIANCE. Global Alliance for Public Relations and Communication Management. Disponível em: <https://www.globalalliancepr.org>. Acesso em: 18 jun. 2024.
- HODKINSON, Paul. “Insider Research in Study of Youth Cultures”. *Journal of Youth Studies*, v. 8, n. 2, 2005. Disponível em: <http://www.paulhodkinson.co.uk/publications/hodkinsonjs.pdf>. Acesso em: 27 maio 2024.
- HUXLEY, A. *Admirável mundo novo*. São Paulo: Globo Livros, 2014. Disponível em: <https://ncube.com/blog/big-data-and-ai>. Acesso em: 7 jun. 2024.
- KARHAWI, I.; NETO, H. G.; MARTINS, L.; DE OLIVEIRA, S. C. “Discursos circulantes sobre inteligência artificial: articulações discursivas em veículos de comunicação organizacional”. *Organicom*, v. 21, n. 44, pp. 121-132, 2024.
- KÖCHE, J. C. *Fundamentos de metodologia científica: teoria da ciência e iniciação à pesquisa*. 27. ed. Petrópolis: Vozes, 2014.

- LI, C.; CHEN, Y.; SHANG, Y. “A review of industrial big data for decision making in intelligent manufacturing”. *Engineering Science and Technology*, an International Journal, v. 29, 2022, 101021.
- MARIETTO, M. L. “Observação participante e não participante: contextualização teórica e sugestão de roteiro para aplicação dos métodos”. *Revista Ibero Americana de Estratégia*, v. 17, n. 4, pp. 5-18, 2018.
- MARINHA DO BRASIL. *Manual de Comunicação da Marinha*. 2ª rev. Brasília: 2021.
- OLIVEIRA, J. S. D.; NEVES, I. B. S. “Inteligência Artificial, ChatGPT e Estudos Organizacionais”. *Organizações & Sociedade*, v. 30, pp. 388-400, 2023.
- SAAD, E.; TERRA, C. “Inteligência artificial: entre o encantamento e a crítica”. *Organicom*, São Paulo, Brasil, v. 21, n. 44, pp. 12-13, 2024. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/organicom/article/view/224000>. Acesso em: 18 jun. 2024.
- SANTAELLA, L. *A inteligência artificial é inteligente?* São Paulo: Almedina Brasil, 2023.
- SEBASTIÃO, S. P. “Inteligência Artificial? Não, obrigado: percepções dos profissionais de Comunicação e Relações Públicas europeus”. *Media & Jornalismo*, v. 20, n. 36, pp. 93-108, 2020.
- TURING, A. M. “Computing Machinery and Intelligence”. *Mind*, v. 59, n. 236, pp. 433-460, outubro 1950.
- VALIN, J.; GREGORY, A. *Ethics guide to Artificial Intelligence in PR*. Chartered Institute of Public Relations, UK Edition, 2020. Disponível em: [https://cipr.co.uk/common/Uploaded%20files/Policy/AI/AIinPR\\_Ethics\\_Guide\\_UK.pdf](https://cipr.co.uk/common/Uploaded%20files/Policy/AI/AIinPR_Ethics_Guide_UK.pdf). Acesso em: 18 jun. 2024.
- WALL, S. “An autoethnography on learning about autoethnography”. *International journal of qualitative methods*, v. 5, n. 2, pp. 146-160, 2006.

# GRAUS DE USO DE BEBIDA ALCOÓLICA POR ALUNOS DO CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE ALEXANDRINO NO PÓS-PANDEMIA

DANNIELY GUIMARÃES VIANA NERY<sup>1</sup>  
Capitão-Tenente (T)

CLARA CALDEIRA DIAS<sup>2</sup>  
Primeiro-Tenente (RM2-T)

ROBERTA VERÔNICA FERREIRA COSTA<sup>3</sup>  
Psicóloga

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Teste Audit  
Método e Procedimento  
Resultados e discussão  
Ações de intervenção  
Considerações finais

## INTRODUÇÃO

O uso e abuso de substâncias químicas, especialmente álcool, configura-se como uma problemática de saúde atual de grande impacto. Segundo o V Manual de Diagnóstico e Estatístico de Transtornos Mentais (DSM-V), classi-

ficação da Associação Americana de Psiquiatria referente a transtornos mentais e seus critérios de diagnósticos, os transtornos relacionados ao uso de substâncias abrangem dez classes distintas de drogas, nas quais se incluem álcool, alucinógenos, opioides, sedativos e inalantes, entre outras.

---

\* Assistente Social. Mestre em Serviço Social pela Universidade Federal de Pernambuco. Serve no Núcleo de Assistência Social do Centro de Instrução Almirante Alexandrino (CIAA).

\*\* Psicóloga. Mestre em Psicologia Clínica do Adolescente pela Universidad del Desarrollo, Concepción, Chile. Serve no Núcleo de Assistência Social do CIAA.

\*\*\* Mestre em Pesquisa e Clínica em Psicanálise pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Servidora civil do Núcleo de Assistência Social do CIAA.

O diagnóstico de um transtorno por uso de substância é baseado em critérios patológicos de comportamentos relacionados ao seu uso, considerando: baixo controle, relacionado aos esforços malsucedidos para descontinuidade do uso; prejuízos sociais e problemas interpessoais; uso arriscado, muitas vezes envolvendo risco à integridade física; e critérios farmacológicos, referentes à tolerância e à abstinência.

A característica essencial de um transtorno por uso de substâncias consiste na presença de um agrupamento de sintomas cognitivos, comportamentais e fisiológicos, indicando o uso contínuo pelo indivíduo apesar de problemas significativos relacionados à substância. (DSM-V, 2014, p. 483)

No tocante ao consumo de álcool, ainda pelo referido Manual (DSM-V), observa-se que o padrão de uso é considerado problemático quando ocorre comprometimento e sofrimento clinicamente significativos, manifestados por, pelo menos, dois dos seguintes critérios durante um período de 12 meses:

- consumo de álcool em maiores quantidades ou por um período mais longo do que o pretendido;
- desejo persistente ou esforços malsucedidos no sentido de reduzir ou controlar o uso;
- gasto de muito tempo em atividades necessárias para a obtenção de álcool, para sua utilização ou na recuperação de seus efeitos;

- forte desejo ou necessidade de usar a substância;
- uso recorrente, acarretando fracasso no desempenho de diversos papéis importantes (trabalho, escola ou casa, por exemplo);
- uso continuado de álcool, apesar de problemas sociais ou interpessoais persistentes e/ou recorrentes causados ou exacerbados por seus efeitos;
- abandono ou redução de atividades sociais ou profissionais;
- uso de álcool em situações que representam risco à integridade física;
- tolerância, referente à necessidade de quantidades progressivamente maiores de

álcool para o efeito desejado e/ou efeito acentuadamente menor com o uso continuado da mesma quantidade; e

- abstinência, manifestada pela síndrome de abstinência propriamente dita ou pelo consumo de substâncias (álcool ou outra droga estreitamente relacionada, como

**Os efeitos do consumo de álcool sobre problemas de saúde crônicos e agudos nas populações são determinados por volume total de álcool consumido e o padrão de consumo (Opas, 2020)**

os benzodiazepínicos) para alívio ou remissão de seus sintomas.

Já a Organização Pan-Americana de Saúde (Opas) acredita que “os efeitos do consumo de álcool sobre problemas de saúde crônicos e agudos nas populações são determinados, em grande medida, por duas dimensões de consumo diferentes, mas relacionadas entre si: o volume total de álcool consumido e o padrão de consumo” (OPAS, 2020, p. 1).

No âmbito da Marinha do Brasil, a DGPM-501 (7ª Rev.) recomenda, pelo Programa de Qualidade de Vida, a realiza-

ção de atividades preventivas a problemas relacionados ao uso indevido de álcool e outras drogas, sobretudo em locais de grande concentração de jovens.

O Centro de Instrução Almirante Alexandrino (CIAA) tem o propósito de capacitar praças dos diversos corpos e quadros para o exercício, na paz e na guerra, das funções previstas nas Organizações Militares da Marinha. Por ser um Centro de formação da Marinha do Brasil, o CIAA possui um público bastante heterogêneo e numeroso, sendo um campo privilegiado para o mapeamento de indicadores e realização de campanhas preventivas sobre o tema.

## TESTE AUDIT

Como forma de avaliação do grau de uso de bebida alcoólica, o Audit (Alcohol Use Disorders Identification Test) é um instrumento elaborado pela Organização Mundial de Saúde (OMS), no final da década de 1980, para a detecção do consumo excessivo de álcool e, atualmente, é o método mais empregado mundialmente para identificação e rastreamento de grupos de risco relacionados ao consumo da substância.

O Audit é um instrumento de fácil aplicação, podendo ser respondido na forma de entrevista ou questionário de autopreenchimento. Composto por dez questões referentes ao período dos últimos 12 meses, a soma de escores permite categorizar desde o consumo de baixo risco e/ou abstinência até quadro de dependência.

Resumidamente, este instrumento de rastreio oferece informação por meio de dez questões:

1. Com que frequência consome bebidas que contêm álcool?
2. Quando bebe, quantas bebidas contendo álcool consome num dia normal?
3. Com que frequência consome seis bebidas ou mais numa única ocasião?
4. Com que frequência se apercebeu de que não conseguia parar de beber depois de começar?
5. Com que frequência não conseguiu cumprir as tarefas que habitualmente lhe são exigidas, por ter bebido?
6. Com que frequência precisou beber logo de manhã para “curar” uma ressaca?
7. Com que frequência teve sentimentos de culpa ou remorso por ter bebido?
8. Com que frequência não se lembrou do que aconteceu na noite anterior por ter bebido?
9. Já ficou ferido ou viu alguém ferido por ter bebido?
10. Alguma vez familiar, amigo, médico ou profissional de saúde manifestou preocupação pelo seu consumo de álcool ou sugeriu que deixasse de beber?

Como se observa, as três primeiras questões se referem à quantidade e à frequência do uso de álcool; as três seguintes abordam sintomas de dependência; e as quatro últimas estão relacionadas a problemas recentes devido ao consumo da substância. O escore varia de 0 a 40 pontos, sendo classificado da seguinte forma:

<b>0 a 7 pontos</b>	Consumo de baixo risco ou abstêmios
<b>8 a 15 pontos</b>	Consumo de risco
<b>16 a 19 pontos</b>	Uso nocivo ou consumo de alto risco
<b>20 a 40 pontos</b>	Provável dependência

## MÉTODO E PROCEDIMENTO

Com o propósito de mapear o grau de uso de álcool pelos alunos dos cursos de Especialização de Praças no pós-pandemia e subsidiar as atividades de prevenção a serem desenvolvidas pelo Núcleo de Assistência Social, foi realizada a aplicação do Teste Audit para 712 militares entre o período de 16 de janeiro a 8 de fevereiro de 2023, de forma voluntária e anônima.

O público-alvo selecionado encontra-se na faixa etária de 22 a 26 anos, do sexo masculino, e demonstrou grande relevância para o estudo, pois, conforme indica o DSM-V, “a idade no início de um transtorno por uso de álcool com um ou mais critérios agrupados chega ao ápice no fim da adolescência ou entre os 20 e 25 anos”.

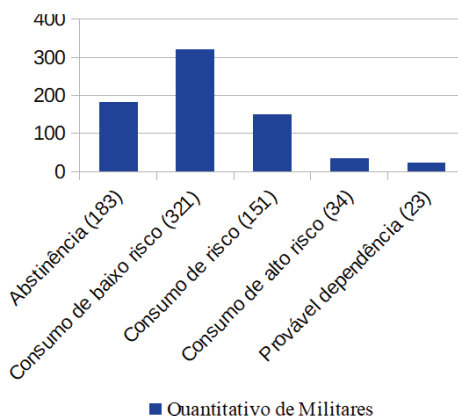
A coleta de dados foi realizada em uma única sessão para cada pelotão. Para o preenchimento do questionário, não houve tempo limite, porém a média foi de 15 minutos.

Os dados foram analisados de acordo com a estatística descritiva, em que se identificaram a frequência de consumo de álcool. A seguir, serão apresentados os achados da presente pesquisa.

## RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os dados coletados na aplicação do Audit mostraram que 71% dos respondentes apresentam uso de baixo risco e/ou abstinência (dos quais 45% se enquadram na primeira categoria e 26% se afirmaram abstêmios); 21% demonstram uso considerado de risco; 5% já fazem uso nocivo de álcool e 3% apresentam indícios de provável dependência, conforme gráfico a seguir.

Dos 712 militares da amostra, 321 respondentes apresentam uso de baixo



risco e 183 afirmam completa abstinência de álcool (pontuação = 0).

Dados do levantamento da Vigilância de Fatores de Risco e Proteção para Doenças Crônicas por Inquérito Telefônico (VIGITEL, p. 40), realizado pelo Ministério da Saúde, apontaram menor uso de bebida alcoólica por jovens entre 18 e 24 anos, com taxa de 19,3% (considerando o intervalo de confiança entre 15,8% e 22,7%). Isso parece correlato ao grande número de abstêmios observado na aplicação desse teste, o que pode também estar associado ao que aponta Carnegie (2022, p. 01) sobre o fato de os jovens nascidos entre 1995 e 2010, conhecidos como “geração Z”, parecerem mais cuidadosos à medida que entram na idade adulta, optando pelo não uso ou pela redução da quantidade ou frequência do uso de bebidas alcoólicas em comparação às gerações anteriores.

Os jovens da geração Z estão crescendo em um cenário social único. Sobrecarregados com preocupações sociais e financeiras, eles são mais avessos ao risco. E eles têm uma compreensão maior de como a bebida prejudica a saúde deles e das pessoas à sua volta no final da década de 1980. (CARNEGIE, 2022, p. 1)

Valentim *et al.* (2021, p. 3) citam uma modificação considerável no padrão de consumo de bebidas alcoólicas nas últimas décadas, considerando a substituição de uma tendência de consumo diário em quantidades frequentemente elevadas e intoxicações agudas pelo uso de álcool aos finais de semana, com intoxicação rápida e em idades cada vez mais precoces. Isso pode ser observado no quantitativo de 151 militares (21% da amostra) cujo consumo foi categorizado como de risco, mas o quadro ainda não é considerado nocivo ou de dependência.

Dos 34 respondentes enquadrados na categoria de uso nocivo (consumo de alto risco), 13 afirmaram já terem causado ferimentos ou prejuízos a si ou a outras pessoas após terem bebido, e 20 reconheceram que alguém (parente ou profissional de saúde) manifestou preocupação com o uso que fazem da bebida e/ou sugeriu que parassem de usá-la. Com relação aos 23 respondentes que apresentaram índices de possível dependência, 16 afirmaram já terem causado ferimentos ou prejuízos a si ou a outrem, e 22 reconheceram a preocupação de terceiros com relação ao seu uso de bebida alcoólica. Percebe-se nesta categoria a afirmação de danos reais e perceptíveis, inclusive por outras pessoas, dos efeitos danosos da substância no cotidiano desses indivíduos.

## ACÇÕES DE INTERVENÇÃO

O Centro de Informações sobre Saúde e Álcool (Cisa) cita um estudo que avaliou, pela coleta de dados sociais, demográficos, comportamentais e de consumo de álcool, o fato de que o consumo frequente de bebidas alcoólicas na faixa etária entre 18 e 25 anos pode ser um fator de risco para futura dependência. Neste sentido, é imprescindível atentar para aqueles que já fazem uso da substância, mesmo em quantidades/frequências menores, pois há riscos de

evolução para um quadro de maior risco e/ou dependência (2023, p. 01).

Ao aproximarmos este estudo dos dados apresentados na pesquisa, principalmente o elevado número de respondentes que apresentam uso de baixo risco, o Núcleo de Assistência Social do CIAA buscou a implementação de ações preventivas com foco no uso consciente de álcool e trânsito, visando tanto evitar o início do uso prejudicial à saúde quanto à redução dos danos relacionada ao consumo de álcool e direção.

A primeira atividade desenvolvida foi a Blitz Educativa, com foco na divulgação dos efeitos do uso de bebida alcoólica e dos prejuízos de sua associação à direção de veículos.

Com o propósito de conscientizar e informar o público jovem sobre os perigos dos efeitos de substâncias químicas, a Blitz Educativa foi realizada no momento de regresso dos alunos do CIAA na semana que antecedeu o período do carnaval, contemplando mais de 700 militares. Foram distribuídos materiais informativos que incluíram a cartilha *Orientações para a família naval sobre o uso de álcool e outras drogas e seus impactos na saúde*, adesivos e folhetos com o tema “Viver bem é viver com saúde. Se beber, beba com responsabilidade”, e prestadas orientações sobre os perigos que envolvem direção e consumo de álcool.

Em um segundo momento, foram realizadas palestras educativas sobre o uso de álcool e trânsito, em parceria com a Operação Lei Seca, do Governo do Estado do Rio de Janeiro.

As palestras foram realizadas para os alunos do Curso de Especialização para Praças e também para a tripulação das Organizações Militares assistidas pelo NAS/CIAA, a saber: Grupamento de Fuzileiros Navais do Rio de Janeiro, Centro

de Educação Física Almirante Adalberto Nunes, Centro de Instrução Almirante Graça Aranha e Laboratório Farmacêutico da Marinha, com um público total aproximado de 610 militares/servidores civis nestas Organizações Militares.

Nas palestras, os integrantes da equipe da Operação Lei Seca, que atua há 14 anos em ações preventivas de educação e fiscalização para diminuir os índices de acidentes de trânsito por condutores alcoolizados, abordaram os riscos do consumo de álcool e direção, apresentando situações reais ocorridas na cidade do Rio de Janeiro. Além da palestra realizada pela equipe da Operação Lei Seca e da exposição de material informativo nos locais dos eventos, foram realizados testes de simulação e bafômetro.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O uso problemático de álcool leva a comprometimentos significativos, e a

gravidade desse transtorno é baseada na quantidade de critérios diagnósticos observados. Segundo dados da Organização Pan-Americana de Saúde, três milhões de mortes por ano no mundo resultam do uso nocivo do álcool, que também é um fator causal para mais de 200 doenças e lesões, além de perdas sociais e econômicas importantes (2020, p. 01).

A aplicação desse teste permitiu a avaliação da frequência e dos efeitos do uso de bebida alcoólica no público jovem em curso no CIAA, e os dados justificam a importância da

atenção e do empenho em atividades de prevenção referentes a essa temática. Apesar da maioria da amostra (71%) enquadrar-se na categoria de abstêmios e/ou consumo classificada como de baixo risco, é importante ressaltar a necessidade de constante conscientização sobre os malefícios do uso do álcool, pois não há um padrão de consumo absolutamente isento de riscos.

**Três milhões de mortes por ano no mundo resultam do uso nocivo do álcool. Ele também causa mais de 200 doenças e lesões, além de perdas sociais e econômicas**

### CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PESSOAL>; Militar; Pessoal;

<SAÚDE>; Bebida;

<ADMINISTRAÇÃO>; CIAA;

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AMERICAN PSYCHIATRIC ASSOCIATION. *Manual Diagnóstico e Estatístico de Transtornos Mentais: DSM-5*. Porto Alegre: Artmed, 2014.
- CARNEGIE, Megan. “Por que a geração Z bebe menos que as anteriores”. In BBC Worklife. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/vert-cap-63315138>, 2022.
- CENTRO DE INFORMAÇÕES SOBRE SAÚDE E ÁLCOOL. “Do abuso à dependência”. Disponível em: <https://cisa.org.br/sua-saude/informativos/artigo/item/402-do-abuso-a-dependencia>, 2023.
- DIRETORIA-GERAL DO PESSOAL DA MARINHA. Normas sobre a Assistência Social na Marinha do Brasil (DGPM-501). 7ª Revisão. Rio de Janeiro: MB, 2020.
- MINISTÉRIO DA SAÚDE. Secretaria de Vigilância em Saúde. Departamento de Análise em Saúde e Vigilância de Doenças Não Transmissíveis. “Vigilância de fatores de risco e proteção para doenças crônicas por inquérito telefônico: estimativas sobre frequência e distribuição sociodemográfica de tabagismo e consumo abusivo de álcool nas capitais dos 26 estados brasileiros e no Distrito Federal entre 2006 e 2020”. Brasília: Ministério da Saúde, 2022.

# AUXÍLIOS À NAVEGAÇÃO MÓVEIS (MAToN): Possibilidades de emprego nas Operações Navais

*Se, em batalha, o feroz inimigo  
Tu combates altivo e sem medo  
Na Esquadra, estaremos contigo,  
Desvendando do mar o segredo.*  
(Trecho da Canção do Hidrógrafo)<sup>1</sup>

GUSTAVO RAMOS CATARINO\*  
Capitão-Tenente

---

## SUMÁRIO

Introdução  
Conceito de MAToN  
Possibilidades de emprego nas Operações Navais  
Conclusão

## INTRODUÇÃO

A navegação marítima está avançando asintonizada à tecnologia, em um contexto globalizado, fazendo uso de recursos eletrônicos embarcados cada vez mais robustos e versáteis, com vistas ao incremento da segurança da navegação e com o viés de evitar erros humanos no processo decisório dos navegantes, sem dispensar, todavia, o emprego concomitante de métodos de navegação tradicionais.

Sob esta ótica, compartilham o mesmo espaço marítimo diversos agentes, realizando suas atividades comerciais, de pesquisa, de esporte e recreio ou de defesa da soberania do Estado costeiro. Tal fato torna imprescindível um convívio harmonioso entre as embarcações no desempenho de suas tarefas, a fim de garantir a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana no mar e a proteção do ambiente marinho.

Os auxílios à navegação (AtoN), como o próprio nome sugere, cumprem a função

---

<sup>1</sup> Música do Maestro Moacir Geraldo Maciel e letra do Capitão de Mar e Guerra Antonio Cesar Martins Sepúlveda.

\*Cursou Ferramentas de Gerenciamento de Risco de Auxílios à Navegação pela International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (Iala). Serve no Centro de Instrução e Adestramento Almirante Radler de Aquino (Ciaara).

de orientar o navegante sobre os possíveis perigos, indicando as rotas mais seguras e contribuindo para a tomada de decisões quanto à condução e operação de plataformas no mar. Adicionalmente, em tempos de paz, com o advento do conceito dos auxílios à navegação móveis (MAtoN, sigla em inglês para Mobile Aids to Navigation), podem contribuir para o incremento da segurança, ao alertarem os navegantes alheios às operações navais sobre as possíveis áreas a serem evitadas ou de tráfego proibido.

As possibilidades neste sentido são inúmeras, e este artigo trará, ao público interessado nos assuntos marítimos, algumas possibilidades de implementação para o emprego da Força Naval, sem prejuízo ao ordenamento do tráfego aquaviário em águas jurisdicionais brasileiras.

## **Auxílios à navegação são dispositivos projetados e operados para segurança e eficiência da navegação de embarcações**

### **CONCEITO DE MAtoN**

A conjuntura atual da navegação converge para o uso intensivo de equipamentos eletrônicos de identificação de contatos, acompanhamento da posição em relação à derrota planejada e apoio à decisão em casos de risco de abalroamento. O estado da arte, portanto, é o uso de cartas eletrônicas com sensores integrados, as quais apresentam a posição do navio em relação

aos elementos do ambiente e dos demais integrantes do cenário tático, sem abandonar, contudo, os elementos físicos e a sinalização visual que devem ser utilizados por embarcações menos complexas ou em casos excepcionais de indisponibilidade dos recursos tecnológicos a bordo. A visão de futuro, com perspectivas promissoras e estudos avançados, são as embarcações autônomas não tripuladas (IMO, 2021), cuja operação é integralmente automatizada e dependente da eletrônica, ensejando a necessidade de adaptações de todos os ramos da indústria naval e marítima.

Por definição, de acordo com a International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (Iala), auxílio à navegação é um “dispositivo, sistema ou serviço, externo às embarcações, projetado e operado para me-

lhorar a navegação segura e eficiente de embarcações individuais e/ou tráfego de embarcações”, cujos emprego e operação precisaram se reinventar com o passar dos anos para acompanhar a escalada tecnológica e continuarem cumprindo o seu papel junto à comunidade marítima global. Faróis, boias e balizas passaram a compartilhar as cartas e publicações náuticas com radiofaróis<sup>2</sup>, racon<sup>3</sup> e AIS AtoN<sup>4</sup> (reais, sintéticos e virtuais), visando permitir o

2 Estação emissora de um sinal de rádio característico, destinado a orientar o navegante por meio de marcações obtidas em um receptor rádio especial, denominado radiogoniômetro (BRASIL, 2021, pp. 2-6).

3 Equipamento eletrônico instalado em um sinal náutico ou em ponto conspicuo que se deseja assinalar para o navegante, capaz de amplificar os pulsos recebidos de um radar e, respondendo-os, proporcionar a sua representação numa tela de radar, como uma letra em código morse, oferecendo ao navegante uma indicação de marcação e distância radar do sinal ou do ponto conspicuo em que foi instalado (BRASIL, 2021, pp. 2-6).

4 Transceptor operando na faixa de VHF móvel marítimo, destinado a transmitir ao navegante diversas informações de interesse da segurança da navegação, destacando-se, entre outras, o nome e o tipo do sinal náutico, seu número de ordem, sua posição e sua condição operacional (BRASIL, 2021, pp. 2-6).

uso dos atuais recursos disponíveis em um passadiço moderno, de maneira integrada e confiável aos navegantes.

Entretanto, notou-se que esta abordagem tradicional, empregada até o momento em grande parte das vias navegáveis, não contempla uma situação particular e de relevante interesse à segurança: a sinalização de perigos à navegação em movimento ou à deriva.

Diante deste contexto, a Iala editou, em 2020, o *guideline Use of Mobile Aids to Navigation*, o qual define MAtoN como “(...) um AtoN não fixo e nem fundeado, que não inclui boias fixas ou amarradas que tenham derivado de sua posição, temporariamente ou não” (IALA, 2020, p. 4, tradução nossa). Este conceito inovador apresentado no *Navguide*<sup>5</sup> (IALA, 2023) prevê, inclusive, a possibilidade de emprego combinado com dispositivos AIS (Automatic Identification System), transmitindo, via rádio, a mensagem do protocolo AIS correspondente aos auxílios à navegação, já conhecida e interpretada pelos atuais sistemas de exibição de cartas eletrônicas e radares modernos.

O uso civil típico no meio marítimo deste recurso, conforme prescreve o *guideline* da Iala, pode ser feito nos seguintes casos, mas sem limitá-lo:

- boias de deriva para aquisição de dados meteoceanográficos, ou seja, boias Odas (Ocean Data Acquisition System) com referencial lagrangeano (medição de corrente, temperatura, pressão atmosférica etc.);

- derelitos (destroços, contêiner à deriva etc.);

- equipamentos de monitoramento *in situ* de qualidade da água e combate à poluição do ambiente marinho;

- faixas de reboque (cabos e equipamentos rebocados para levantamento sísmico, objetos flutuantes rebocados etc.); e
- eventos especiais (competições de natação, exibições náuticas etc.).

A referida aplicação pode ser equivocadamente confundida com a atual definição de Sinal Especial, descrita em Norma da Autoridade Marítima (NORMAM-17) como um sinal náutico cego ou luminoso, cuja finalidade é assinalar uma área ou configuração especial, mencionada em documentos náuticos apropriados (BRASIL, 2021). Todavia as relevantes distinções entre um auxílio à navegação móvel e um sinal especial residem no caráter temporário e no referencial dinâmico que aquele apresenta.

Ademais, cabe ressaltar que os sinais para novos perigos, igualmente previstos na Normam-17, também se diferem dos MAtoN, pois, em que pese tenham por finalidade indicar qualquer obstrução à navegação recentemente descoberta e ainda não indicada em documentos náuticos, ou que ainda não tenham sido suficientemente divulgadas (BRASIL, 2021), eles são fixos ou amarrados, divergindo, assim, por definição, dos AtoN móveis.

Destaca-se que o uso de MAtoN não pode ser feito em embarcações autônomas, as quais, conforme entendimento de estudos realizados pela Organização Marítima Internacional (IMO)<sup>6</sup>, devem seguir as regras de luzes, marcas e manobras previstas no Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (Ripeam).

Quanto à implantação dos MAtoN, a Iala prevê a possibilidade de fazê-la fisicamente ou virtualmente, cabendo à autoridade que for realizá-la definir o mais adequado, de acordo com os equipamen-

5 Publicação quadrienal da Iala que oferece orientações e melhores práticas para a instalação, operação e manutenção de auxílios à navegação e serviços relacionados.

6 Circular nº1.638 do Maritime Safety Committee (MSC).

tos disponíveis e sob avaliação do risco que a circunstância exigir. Em síntese, há dois tipos de AtoN móveis, a saber:

### *MAtoN Físico*

O seu aspecto físico constitui-se basicamente de um Sinal Especial, entretanto, sem a tradicional linha de fundeio e com as características de formato e luzes (se houver), de acordo com o Quadro 1:

No sinal físico, podem-se instalar dispositivos para ajudar na identificação do alvo radar ou para aumentar a intensidade dos ecos produzidos pelo sinal náutico, os quais, em geral, são de difícil detecção. O recurso mais utilizado para este propósito é o refletor radar, que emprega duas ou mais superfícies refletoras planas, formando ângulos retos entre si (diedro ou triedro trirretângulo), de modo que a energia incidente retorne na direção da

<b>Características Gerais</b>	
<b>Tipo de AtoN, cor e formato</b>	Sinal Especial Cor amarela Formato opcional, mas sem conflitar com os Sinais Laterais <sup>7</sup>
<b>Marca de tope</b>	Formato de “X” simples, amarelo Para aumentar a conspicuidade, se for exequível, a marca de tope dos sinais especiais pode ser usada.
<b>Sinais adicionais</b>	Para perigos de perfil baixo ou parcialmente submerso e quando as marcações visuais forem prioritariamente feitas por meios aéreos, um sinal adicional pode ser usado, como um símbolo circular, se exequível.
<b>Sensor de posição</b>	Se o AIS for utilizado, o sistema eletrônico utilizado para determinação da posição deverá seguir os padrões técnicos estabelecidos pela International Telecommunication Union (ITU) <sup>8</sup>
<b>Características da Luz (se houver)</b>	
<b>Cor</b>	Amarela
<b>Ritmo</b>	Grupo de 5 lampejos em 1s – Eclipse 0,7s [Lp(5) A. – Ecl. 0,7] Grupo de 5 lampejos em 1s – Eclipse 0,5s [Lp(5) A. – Ecl. 0,5] Lampejo 1s – Eclipse 0,5s [Lp.A. 1,0 – Ecl. 0,5] Lampejo 1s – Eclipse 3s [Lp.A. 1,0 – Ecl. 3,0]
<b>Alcance Nominal</b>	Três milhas náuticas (MN)

Quadro 1 – Características do MAtoN Físico

Fonte: Adaptação (IALA, 2020, p. 5)

<sup>7</sup> Formato cônico, cilíndrico, pilar ou charuto (BRASIL, 2021, p. 3-3).

<sup>8</sup> ITU-R M.1371 – Technical characteristics for an automatic identification system using time division multiple access in the VHF maritime mobile frequency band.

fonte emissora, após múltiplas reflexões (MIGUENS, 2019). Ademais, na fabricação do sinal, podem-se utilizar materiais refletivos, de acordo com as recomendações técnicas da IALA sobre o tema. O aumento da refletividade e o consequente alcance obtido pelo uso do refletor radar são apresentados no Quadro 2.

Alvo	Alcance Radar	
	Sem refletor	Com refletor
Boia Comum	1,5 MN	3,5 MN
Boia Cilíndrica	3,5 MN	7,0 MN
Baleeira	3,0 MN	7,0 MN
Barco de Pesca	2,0 MN	6,0 MN

Quadro 2 – Impacto do refletor radar no alcance  
 Fonte: Adaptação (MIGUENS, 2019, p. 456)

O método de instalação e implantação dos MAtoN físicos deve ser avaliado e definido pela autoridade competente, considerando o tipo e a natureza do perigo (IALA, 2020). Evidentemente, os fatores a serem ponderados permeiam entre os recursos disponíveis, o estado do mar e as condições meteorológicas, bem como o gerenciamento do risco em relação ao pessoal e aos meios envolvidos.

### MAtoN Virtual

Constitui-se de um sinal eletrônico, emitido via rádio, indicando a posição do perigo à navegação, por meio da mensagem AIS de um AtoN virtual, com o fito de simular um MAtoN que não existe fisicamente e exibi-lo nos sistemas de navegação eletrônica sobre uma carta náutica ou imagem radar.

O AtoN Móvel virtual só pode ser implementado quando o equipamento dispuser da capacidade de atualizar a posição do perigo em tempo real, ou próximo disso. A taxa de atualização da posição deve ser melhor ou igual à transmissão de um transceptor AIS instalado em um AtoN físico, ou seja, não deve ser maior do que três minutos. Ademais, a posição do MAtoN virtual não deve ser atualizada com dados oriundos de aproximações ou estimativas da posição do perigo (IALA, 2020).

Como todo AIS AtoN, de acordo com a normatização técnica da ITU, o transceptor AIS deve estar codificado para transmitir a mensagem 21 (Aids to Navigation Message), podendo esta ser complementada por uma mensagem de texto livre (mensagem 41) com informa-

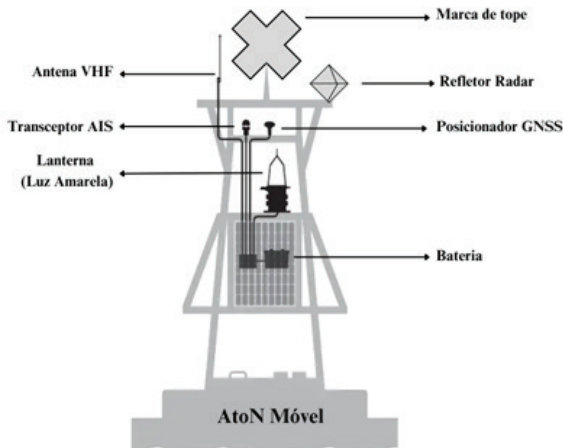


Figura 1 – Configuração possível de um MAtoN físico

ções de segurança e divulgação do perigo à navegação sinalizado.

“O uso de MAtoN virtual só pode ser feito mediante aprovação e estrito controle da autoridade competente, à luz das recomendações técnicas emanadas pela Iala para auxílios à navegação virtual<sup>9</sup>” (IALA, 2020, p. 6, tradução nossa). Neste sentido, o decisor deve considerar alguns aspectos relevantes em sua análise, a saber:

- o conteúdo das mensagens relacionadas à segurança, com a finalidade de alertar os navegantes na área de interesse;
- a taxa de disseminação da Informação de Segurança Marítima (MSI); e
- o conceito de *geofencing*, que consiste na prática de usar posicionamento satelital ou identificação de radiofrequência para definir um limite geográfico. Assim, uma vez que uma “barreira virtual” for estabelecida, podem-se configurar transceptores que enviam uma mensagem codificada ou em texto livre a um dispositivo móvel AIS que entra ou sai na área especificada.

Para o navegante que utiliza carta eletrônica, a distinção entre os tipos de MAtoN pode ser feita pela simbologia exibida na tela do ECDIS<sup>10</sup>, normatizada pela IMO<sup>11</sup>. O AtoN móvel físico com um

dispositivo AIS instalado será apresentado como um quadrado de linha cheias, ao passo que o tipo virtual será exibido pelo quadrado com linhas tracejadas, ambos com a marca de tope em “X” característica de um sinal especial, conforme ilustrado pela Figura 2. Adicionalmente, nota-se que há prevista uma simbologia específica quando se delimita uma área por meio da disseminação de uma MSI, o que é possível de ser feito com o uso combinado dos MAtoN.

A despeito do tipo empregado, outro aspecto crucial no uso dos auxílios à navegação móveis é a sua disseminação, sendo considerada elemento complementar na sinalização dos perigos (IALA, 2020). Uma vez que eles não são cartografados e, ocasionalmente, empregados em virtude de algum motivo de força maior, faz-se necessário que a sua presença, física ou virtual, seja informada tempestivamente ao usuário da via navegável. Para tal, a autoridade competente deve disseminar a localização e as características do MAtoN por todos os meios apropriados (radiofrequência, internet etc.), incluindo Aviso aos Navegantes e Informação de Segurança Marítima, como Aviso-Rádio Náutico.

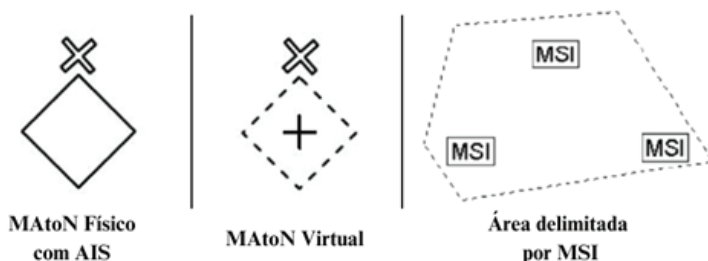


Figura 2 – Simbologia dos MAtoN na apresentação de um ECDIS. Adaptação (IMO, 2019)

9 Iala Guideline G1081 – Provision of Virtual Aids to Navigation.

10 Electronic Chart Display and Information System.

11 IMO Circ.243/Rev.2 – Guidelines for the Presentation of Navigaton-Related Symbols, Terms and Abbreviations.

A referida disseminação deve conter os detalhes do sinal, incluindo (IALA, 2020):

- descrição do perigo que está sendo sinalizado;
- o tipo de MAtON utilizado, se físico (indicando o formato) ou virtual;
- se luminoso: cor, característica e alcance nominal;
- dados de posição, conforme julgado apropriado pela autoridade competente;
- regras ou regulamentos específicos, se aplicável;
- duração para a qual o MSI é válido (por exemplo, a partir de quando a localização for incerta); e
- instruções para informar o avistamento.

Enquanto o AtoN Móvel estiver vigorando, sua localização e seu estado devem ser monitorados, com o fito de conhecer onde o perigo à navegação se encontra a todo momento, para que a informação possa ser divulgada aos navegantes pelos melhores meios disponíveis (IALA, 2020). Isto também se faz necessário ao empregar MAtON físicos. Tal monitoramento pode ser feito das seguintes maneiras:

- emprego de meios nas vizinhanças do MAtON (aeronaves, embarcações etc.);
- remotamente (radar, satélite, AIS, meios de telecomunicações etc.);
- solicitação aos navios nas proximidades para que reportem avistamentos visuais (cegos ou luminosos), radar ou detecção AIS dos sinais.

Sempre que possível, a posição de um MAtON deve ser informada automaticamente ao usuário e detectável por embarcações nas suas vizinhanças, por meio de luzes, AIS etc. Com base neste monitoramento, as informações sobre localização e estado dos AtoN móveis devem ser reportadas sempre que ocorrerem situações em que o sinal:

- for implantado;

- for alterado ou substituído;
- for removido, descontinuado ou danificado;
- for perdido;
- saia ou derive para além da sua área de cobertura predefinida; ou
- derive para águas de jurisdição de outra autoridade competente.

Ressalta-se que, quando um perigo móvel para de se mover, ele não pode mais ser sinalizado com um MAtON, devendo ser realizada a transição para outro AtoN apropriado à nova situação (perigo isolado, sinal cardinal etc.) o mais rápido possível. Tal alteração deve ser igualmente reportada.

Por fim, concluindo o seu caráter temporário, os MAtON devem ser descontinuados quando a autoridade competente considerar que o risco que o fez ser implementado não existe mais. Neste caso, deve ser certificado se o sinal, físico ou virtual, foi removido completamente, evitando confusão ao navegante (IALA, 2020). Esta informação deve ser tempestivamente informada pela disseminação de um MSI, cancelando o MSI em vigor ou avisando a descontinuidade do AtoN Móvel.

## POSSIBILIDADES DE EMPREGO NAS OPERAÇÕES NAVAIS

O preparo do Poder Naval, realizado em tempos de paz, apresenta a peculiaridade de ser conduzido em um ambiente compartilhado por diversos atores alheios às atividades militares, evidenciando a necessidade de uma comunicação eficaz aos usuários das vias navegáveis e a delimitação das áreas de interesse das operações navais.

Neste contexto, a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), representante da Autoridade Marítima para Segurança da Navegação, faz uso dos avisos-rádio

náuticos, que consistem em mensagens transmitidas aos navios com o propósito de fornecer informações relevantes à navegação segura. Em conjunto com outras mensagens relacionadas à segurança, eles compreendem as informações de Segurança Marítima que utilizam como principais meios de divulgação as transmissões via rádio e/ou via satélite (BRASIL, 2019). Contudo a simples transmissão das MSI não gera uma interface visual aos navegantes, nem real e nem virtual nos sistemas de navegação eletrônica, fato que pode ser aperfeiçoado com o emprego dos MAtON conceituados anteriormente.

As possibilidades de emprego apresentadas a seguir não esgotam as capacidades deste recurso, tampouco vislumbra-se aprofundar os aspectos militares táticos e operacionais relativos a cada situação elencada, enfatizando-se, porém, o aspecto do incremento na segurança da navegação durante a condução das operações navais.

### ***Interdição de área marítima***

Este tipo de operação pode ser executado por ocasião do deslocamento de forças navais, em formaturas e comboios, delimitação de áreas para lançamentos de armas e em exercícios de tiro de meios de

superfície, sobre alvos rebocados, flutuantes ou em terra, entre outras aplicações.

A Figura 3 ilustra uma possível aplicação dos auxílios à navegação móveis por uma Força Naval em interdição de área marítima. Nota-se que é possível utilizar ambos os tipos de MAtON, dependendo da área em que será empregado, de condições meteoceanográficas reinantes, do tráfego marítimo esperado e da avaliação da autoridade competente.

Faz-se necessário ressaltar que os MAtON virtuais podem ser gerados por equipamentos eletrônicos embarcados nos navios em operação, desde que estejam dentro do alcance rádio (VHF). Quanto ao MAtON físico, como mencionado anteriormente, ele pode ser configurado com equipamento AIS próprio, servindo como retransmissor do sinal de outros MAtON virtuais, gerando, assim, uma rede de conexão que excede o alcance rádio de apenas uma unidade.

O incremento da segurança às embarcações que se aproximarem das áreas interditadas far-se-á pela complementação dos avisos-rádio náuticos e das eventuais chamadas de segurança via rádio (*securité*<sup>12</sup>), acrescidos de auxílios à navegação móveis físicos na vigilância visual do navegante, bem como na apresentação da área assinalada sobre uma carta náutica eletrônica.

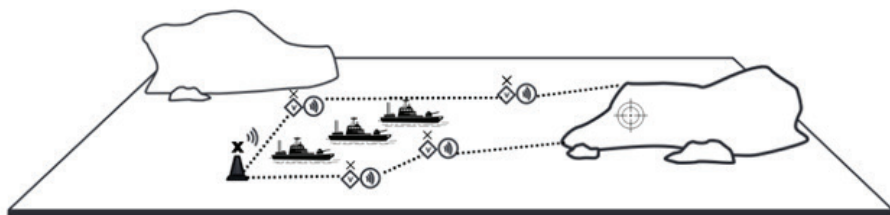


Figura 3 – Interdição de área marítima com uso de MAtON para exercício de tiro por meios de superfície em alvo terrestre

12 O sinal de segurança *securité*, pronunciado como em francês na radiotelefonia, é empregado em chamadas de segurança que indicam um importante aviso de navegação ou meteorológico a transmitir.

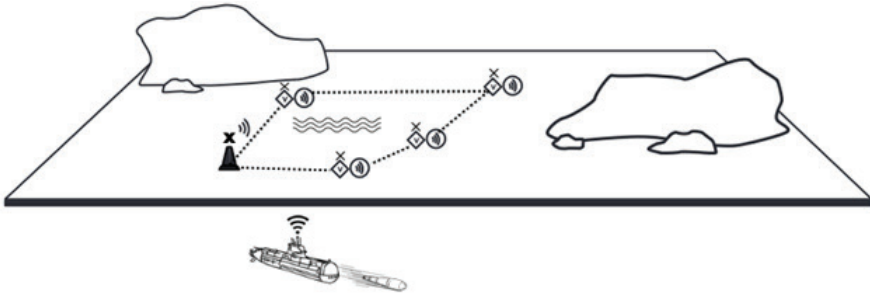


Figura 4 – Uso de MAtoN em exercício com submarino

### **Operações com submarinos**

As áreas mais comuns para realização de exercícios com submarinos são, em geral, assinaladas nas cartas náuticas, acompanhadas de notas de precaução. Entretanto a sua ativação para indicar ao navegante que a mesma não deve ser acessada, por estar sendo efetivamente utilizada por meios navais, ocorre de forma análoga à interdição de área marítima.

Nos casos em que o exercício ocorra em áreas não assinaladas, se não houver um meio de superfície apoiando as operações submarinas, é possível que se utilize um MAtoN físico, associado a um posicionador acústico que estabeleça comunicações por ondas sonoras com o submarino e introduza os dados de posicionamento ao AIS, delimitando uma área que não deve ser utilizada

pelos navegantes, por meio da criação de uma rede de MAtoN virtuais. A Figura 4 ilustra a situação descrita, cujo emprego do recurso provê incremento na segurança da navegação tanto ao navegante comum quanto à integridade do próprio submarino.

### **Operações de reboque de equipamentos submersos**

A sinalização das faixas de reboque é abrangida pelas regras do Ripeam, as quais prescrevem o uso de marcas e luzes para indicar uma embarcação ou objeto parcialmente submerso sendo rebocado na superfície. A situação ganha complexidade quando o objeto a ser rebocado se encontra totalmente submerso, uma vez que é inexecutável a utilização dos tradicionais meios de sinalização aos navegantes.

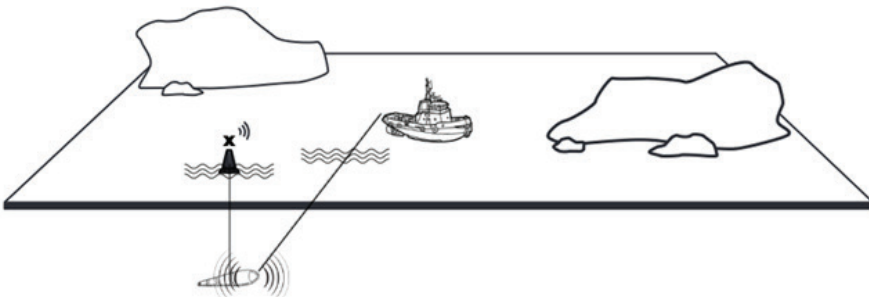


Figura 5 – Emprego de MAtoN físico em operação de reboque de equipamento submerso

Neste contexto, no âmbito das operações navais, os navios-varredores utilizam equipamentos para identificar minas submersas e realizar as contramedidas de minagem. Ademais, é possível que sejam empregados equipamentos acústicos rebocados por outros meios navais na detecção de submarinos inimigos em determinadas profundidades em que os sonares convencionais teriam dificuldades de detecção. Para estas aplicações, o emprego dos MAtoN é ilustrado na Figura 5.

A Figura 5 apresenta o emprego de um MAtoN físico, o que nem sempre é o mais adequado, a depender do porte do equipamento submerso e das características do dispositivo de reboque. Como alternativa, pode-se empregar um MAtoN virtual, com um transceptor instalado no navio rebocador, transmitindo um sinal de posição e levando em consideração o cálculo do comprimento do cabo de reboque, a profundidade de operação do equipamento e a correção referente à catenária. Desta forma, a segurança é incrementada ao indicar às demais embarcações a distância adequada em uma eventual situação de proximidade.

### *Operações de mergulho*

Quando há uma embarcação de apoio, comum nos casos de mergulho para reparos de estruturas submarinas, a mesma é

capaz de sinalizar aos demais navegantes a presença de mergulhadores no local, determinando que se mantenham afastados e tomem as medidas necessárias à preservação da integridade dos mesmos. Entretanto o mergulho de combate possui a discricção como característica intrínseca em suas ações. Em tempos de paz, porém, visando à salvaguarda da vida humana no mar, é possível incrementar a segurança destas operações com o uso dos MAtoN, conforme ilustrado na Figura 6.

Uma vez que as embarcações que trafegam em determinada área conheçam a posição onde ocorre uma atividade de mergulho, elas permanecerão afastadas. Nesta situação particular, o emprego de um MAtoN físico é o mais indicado, por ser em geral realizado em águas rasas e visível a embarcações miúdas que eventualmente possuem menos recursos a bordo. Pode-se, ainda, empregar um transceptor AIS, caso a situação torne o seu uso adequado.

### *Operações aéreas em navios aeródromos*

Os navios-aeródromos, devido à complexidade e importância dos meios, exigem medidas de segurança mais apuradas, principalmente durante a condução de operações aéreas para lançamento e

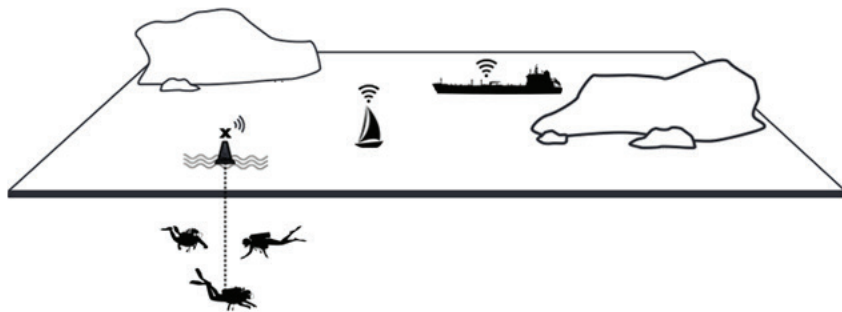


Figura 6 – Uso de MAtoN em operação de mergulho

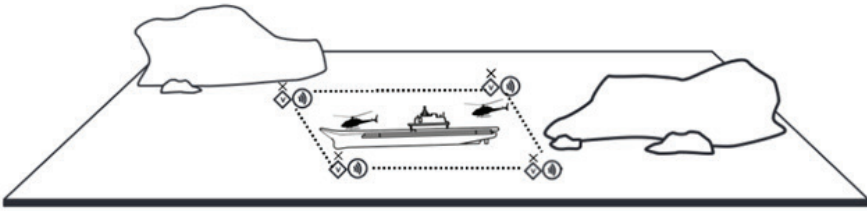


Figura 7 – Estabelecimento de santuário em navio-aeródromo com o uso de MAtoN

recolhimento de aeronaves. Neste sentido, estabelece-se uma área ao seu redor, denominada de “santuário”, na qual nenhuma embarcação pode adentrar sem prévia autorização.

Para esta concepção, ilustrada pela Figura 7, é possível que seja utilizado um transceptor AIS, a bordo do navio, que transmitirá sinais de rádio para implementação dos MAtoN virtuais em formato de polígono ao redor da área estabelecida e que acompanhará o movimento do meio naval durante a sua operação.

Raciocínio análogo pode ser empregado no estabelecimento de áreas de proteção aos navios envolvidos em paradas navais e procições fluviais e marítimas, além de outras circunstâncias correlatas.

### Operações Anfíbias

A fase de desembarque em uma Operação Anfíbia visa à projeção do Poder Naval sobre terra, em geral realizada por meio de carros de combate e embarcações de desembarque, os quais se

deslocam dos navios que os transportam em direção à praia inimiga.

A área que compreende a rota dos meios de desembarque de tropas e material pode ser igualmente indicada aos navegantes por meio dos MAtoN. Conforme ilustrado na Figura 8, para este emprego é possível a utilização de auxílios à navegação móveis físicos ou virtuais, com transceptores instalados nos navios e/ou em boias, a depender do alcance rádio e da abrangência da área de interesse da operação.

### Operações de Busca e Salvamento (SAR)

A busca de naufragos ou embarcações de salvatagem no mar é revestida de complexidade, devido à baixa silhueta e ao baixo retorno dos ecos oriundos dos radares, sobretudo sob condições meteorológicas adversas, cenário no qual os sinistros ocorrem com maior frequência. Sob este contexto, as operações SAR concentram o início de suas buscas no último ponto conhecido da

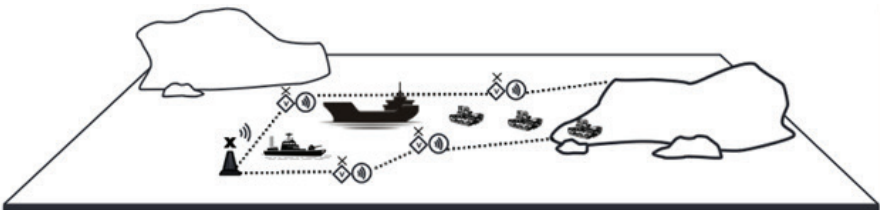


Figura 8 – Emprego do MAtoN durante um desembarque anfíbio



Figura 9 – Emprego de MAtoN físico em Operação de Busca e Salvamento (SAR)

embarcação, aeronave ou pessoa a ser localizada, o chamado *datum*.

A dificuldade decorre de possivelmente o *datum* referir-se a alguma posição obtida horas ou dias antes do início das buscas, estando o naufrago ou a embarcação sinistrada sob efeitos dos ventos e corrente predominantes e, desta forma, derivando para direções por vezes desconhecidas das autoridades que coordenam as operações.

Caso o MAtoN físico possa ser lançado sobre o ponto em questão, por aeronave, inclusive, é possível acompanhar o deslocamento deste sinal náutico que tende a corroborar com a deriva esperada da pessoa/embarcação a ser resgatada. A Figura 9 ilustra a rede de comunicações e dos meios de busca a serem empregados, recebendo informações do AIS no AtoN móvel que derivará sob efeitos meteorológicos que atuam na área de busca.

Desta forma, a consciência situacional das autoridades coordenadoras aumenta

consideravelmente, o planejamento das operações de busca e o respectivo emprego eficiente dos meios navais e aéreos SAR podem ser otimizados e os demais navegantes podem ser alertados sobre a ocorrência de um evento desta natureza na área marítima em que se encontram operando, em complemento aos avisos-rádio SAR emitidos pela Autoridade Marítima em sua área de responsabilidade.

### ***Operações de Combate à Poluição Ambiental***

A poluição hídrica, criminosa ou acidental, ocasionada pelo derramamento de óleo no mar provoca prejuízos imensuráveis aos Estados costeiros, demandando uma ação pronta e eficiente para limitar os seus danos. Neste sentido, os mais diversos meios são empregados na identificação, no acompanhamento e no posterior combate ao agente poluente.

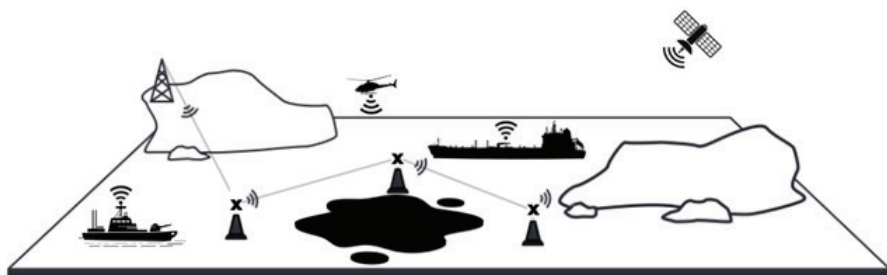


Figura 10 – Emprego de MAtoN físico em operação contra derramamento de óleo no mar

A Figura 10 ilustra a identificação de manchas de óleo pelo uso de sensoriamento remoto, por meio de imagens satélite ou com o emprego de aeronaves, indicando aos meios de superfície a localização do sinistro. Os MAtoN físicos podem ser posicionados de forma a delimitar as áreas afetadas pelo óleo, servindo, assim, como indicação aos navegantes e aos navios de combate à poluição, a fim de, respectivamente, evitarem a área e se posicionarem de forma eficiente.

Caso seja utilizado algum dispositivo análogo à âncora de deriva<sup>13</sup> preso ao AtoN móvel, pode-se esperar que os efeitos oceanográficos das correntes locais, os quais atuam sobre a mancha de óleo em sua dispersão, também atuem sobre a boia. Desta forma, as autoridades competentes poderão acompanhar a tendência do impacto do agente poluente e coordenar as suas ações de forma mais efetiva.

## CONCLUSÃO

O avanço latente dos recursos de auxílios à navegação tem proporcionado incrementos significativos da segurança nas hidrovias, alcançando nível global, em virtude da atuação da Iala como associação técnica internacional. A solução aos temas que até então não eram abordados, especificamente ao aqui exposto, sobre sinais náuticos em movimento, demonstra uma preocupação de alto nível na busca de ferramentas de ordenamento do tráfego aquaviário diante da importância do assunto.

A Autoridade Marítima brasileira, no exercício de suas atribuições, implementa medidas a fim de zelar pela salvaguarda da vida humana no mar, segurança da navegação e proteção ao ambiente marinho, corroborando com os padrões estabelecidos por normas internacionais. Desta forma, os conceitos apontados por este artigo trouxeram à tona uma nova tendência no emprego dos auxílios à navegação, sob um ambiente operacional compartilhado por diversos agentes, cuja complexidade exige um gerenciamento efetivo e constante.

Buscou-se ilustrar situações e seus respectivos empregos sugeridos dos MAtoN, nas diversas operações desempenhadas no aprestamento de uma Força

Naval em tempos de paz. Entretanto as capacidades do recurso apresentado não se limitam às elencadas, podendo o Estado costeiro definir, em norma, ocasiões, critérios e responsabilidades correlatas, para que os navegantes

**O avanço latente dos recursos de auxílios à navegação tem resultados significativos na segurança das hidrovias, alcançando nível global**

tenham conhecimento e associem o significado do sinal náutico com a MSI divulgada pelos meios já difundidos.

Os auxílios à navegação móveis trazem, portanto, um conceito inovador de incremento da segurança da navegação com recursos já amplamente empregados, cuja tendência é sua ampla utilização, devido ao seu baixo custo de implantação e manutenção, ao reaproveitamento do sinal náutico físico em locais e situações distintas e à tecnologia alinhada aos padrões modernos de navegação eletrônica.

13 Saco de lona rebocado, de modo que, enchendo-se de água, proporciona uma força em direção ao fluxo de correntes atuando sobre ele.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<APOIO>; Diretoria de Hidrografia e Navegação;

<ATIVIDADES MARINHEIRAS>; Aviso aos Navegantes; Hidrografia; Instrumento náutico; Navegação; Prevenção de Segurança; Sinalização; Sinalização Náutica;

## REFERÊNCIAS

- BRASIL. Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN). *Lista de Auxílios-Rádio: 2020-2024*. 14ª ed. Niterói - RJ: [s. n.], 2019.
- BRASIL. Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN). *Normas da Autoridade Marítima para Auxílios à Navegação: Normam-17/DHN. 5ª Rev.* Niterói - RJ, 2021.
- INTERNATIONAL ASSOCIATION OF MARINE AIDS TO NAVIGATION AND LIGHTHOUSE AUTHORITIES (IALA). *Guideline G1154: Use of Mobile Aids to Navigation*. 1.1 ed. Saint Germain en Laye, France, 2020.
- INTERNATIONAL ASSOCIATION OF MARINE AIDS TO NAVIGATION AND LIGHTHOUSE AUTHORITIES (IALA). *Navguide: Marine Aids to Navigation Manual*. 9th ed. Saint Germain en Laye, France, 2023. 208 p.
- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). *Circ. 243/Rev.2: Guidelines for the Presentation of Navigaton-Related Symbols, Terms and Abbreviatinos*. London, England, 2019.
- INTERNATIONAL ASSOCIATION OF MARINE AIDS TO NAVIGATION AND LIGHTHOUSE AUTHORITIES (IALA). *Maritime Safety Committe (MSC) Circ. 1638. Outcome of the Regulatory Scoping Exercise for the Use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS)*. London, England, 2021.
- INTERNATIONAL TELECOMMUNICATION UNION (ITU). *Recommendation ITU-R M.1371-5. Technical characteristics for an automatic identification system using time division multiple access in the VHF maritime mobile frequency band*. Geneva, Switzerland, 2014.
- MIGUENS, Altineu P. *Navegação: a Ciência e a Arte*. 1ª ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: DHN, 2019. 519 p., v. 1.

# O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As histórias aqui contadas reproduzem, com respeitoso humor, o que se conta nas conversas alegres das praças-d'armas e dos conveses. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verídicas e por isso caracterizam várias fases da vida na Marinha.

São válidas, também, histórias vividas em outras Marinhas.

Contamos com sua colaboração. Se desejar, apenas apresente o caso por carta, ou por *e-mail*.

---

## UM BAIANO EM TRAFALGAR?

Em pesquisa, o diretor do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha, Vice-Almirante (RM1) Gilberto Santos Kerr, observou que na tripulação da HMS *Victory* havia um brasileiro, o recruta James Caton. Apesar de ter um nome nada comum no Brasil, Caton era natural de Salvador (BA). Ele serviu na *Victory* de 1803 a 1806, participando da Batalha de Trafalgar, sob o comando de Lord Nelson.

A Batalha de Trafalgar, engajamento naval em que o Reino Unido se opôs à França e à Espanha, em 21 de outubro de 1805,



HMS *Victory*



Entre os estrangeiros que compunham a tripulação da *Victory* em Trafalgar, um era brasileiro  
 Fonte: HMS *Victory* - The Total Guide (All Parts) (youtube.com)

na Era Napoleônica, sempre é assunto de interesse de estudiosos e admiradores da cultura naval.

Ao largo do Cabo Trafalgar, na costa espanhola, a esquadra britânica, comandada pelo Almirante Lord Horatio Nelson, considerado o maior gênio em estratégia naval que já existiu, enfrentou a franco-espanhola, comandada pelo Almirante Villeneuve.

A esquadra combinada de navios de guerra franceses e espanhóis era maior que a inglesa (41 x 33 navios), mas isso não foi suficiente para a eficácia da artilharia inglesa, que afundou e capturou vários navios inimigos. Apesar do sucesso de sua estratégia e da consequente vitória, o Almirante Nelson perdeu a vida nesse combate.

**the national archives**  
**Trafalgar Ancestors**  
 Details

**James Caton aged 28 born in Salvador, Brazil.**  
**Ship: HMS Victory**  
**Rating/Rank: Landsman**

---

**Service details**

Comments: From: Constant

---

**HMS Utrecht**  
 Ship's pay book number: (SB 254)  
 16 April 1803 to 11 May 1803  
 Rank/rating: Ordinary Seaman  
 Comments: Volunteer

---

**HMS Victory**  
 Ship's pay book number: (SB 249)  
 11 May 1803 to 15 January 1806 (Was at Trafalgar)  
 Rank/rating: Landsman  
 Comments: Volunteer

---

**HMS Ocean**  
 Ship's pay book number: (SB 230)  
 17 January 1806 to 30 June 1807  
 Rank/rating: Landsman

1 July 1807 to 16 July 1809  
 Rank/rating: Cook's Mate

---

**HMS Salvador Del Mundo**  
 Ship's pay book number: (SB 58975)  
 17 July 1809

---

**Sources used**

**Catalogue reference:** ADM [36/15900](#)

Last updated: 11 October 2004

© Crown copyright

Registro das passagens do brasileiro James Caton pela esquadra britânica  
 Fonte: <https://www.nationalarchives.gov.uk/trafalgarancestors>

É possível encontrar registros da passagem do baiano James Caton pela Marinha britânica, onde serviu em vários navios. Este fato nos leva a crer que, apesar da origem brasileira, o militar era filho de pai britânico, o que o levou a viver no seu segundo país de nacionalidade.

A HMS *Victory* é o navio de guerra mais antigo ainda em serviço. Construído entre 1759-1765, participou de numerosas campanhas, entre as quais a Batalha de Trafalgar, em 1805.

Em 1812 a *Victory* foi retirada do serviço ativo e ancorada em Portsmouth, na costa sul da Inglaterra, onde, nos 110 anos seguintes, desempenhou tarefas cerimoniais. Em 1922, deu entrada no Portsmouth's Royal Naval Dockyard para manutenção e restaurações. O navio pode ser visitado no Memorials and Monuments in Portsmouth.

HMS Victory	
	
O HMS <i>Victory</i> , em 2017.	
	
Data de encomenda	14 de julho de 1758
Construção	+ Chatham
Lançamento	7 de maio de 1765
Comissionamento	1778
Período de serviço	1778 - 1805
Vitórias	Batalha de Trafalgar
Estado	Ativo (navio-museu)
Características gerais	
Tipo de navio	Navio de linha
Deslocamento	3.500 ton.
Comprimento	69 m
Boca	15 m
Calado	8,8 m
Propulsão	6 velas
Velocidade	9 nós



HMS *Victory* no Portsmouth Historic Dockyard, na Inglaterra  
 Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/HMS\\_Victory](https://pt.wikipedia.org/wiki/HMS_Victory)

# DOAÇÕES À DPHDM JUNHO A AGOSTO DE 2024

## DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA DA MARINHA

### DOADORES

Vice-Almirante (RM1) Gilberto Santos Kerr  
Contra-Almirante (RM1) Wilson Jorge Montalvão  
Daniela Montello Leite  
Maria Helena Bodroghy Pereira Leite  
Biblioteca do Exército (Bibliex)  
Centro de Comunicação Social da Marinha (CCSM)  
Estado Mayor de la Armada (Espanha)  
Library of Congress Surplus Duplicate  
Serviço de Identificação da Marinha (SIM)  
Sindicato Nacional dos Oficiais da Marinha Mercante (Sindmar)

### LIVROS E PERIÓDICOS RECEBIDOS

#### COLÔMBIA

*La Batalla Decisiva: La gesta del Gran Almirante José Padilla a la libertad de América del Sur*, 2023

#### ESPAÑA

*Revista General de Marina*, Tomo 286, enero/feb, 2024

#### EUA

*Foreign Affairs*, v. 103, n. 1, 2024  
*Military Review*, Tomo 70, n. 3, 2015

#### PORTUGAL

*A Carta de Navegar*, 2022

#### BRASIL

##### LIVROS

*Relações militares: Brasil-EUA – 1939-1943*, 2023  
*A informação na guerra: inovação militar, rede de combate e o futuro da Inteligência Artificial*, 2024  
*As crônicas da Era dos Ventos*, 2020  
*Portos da América do Sul: Panamá – Marinha do Brasil*, 2023  
*Como as democracias morrem*, 2018

*Os segredos que guardamos*, 2019  
*Fundação Ezute: na Era da Soberania*, 2019  
*Os cedros: cidadania e luta pelo meio ambiente*, 2022  
*Tribunal Marítimo: sob o olhar dos especialistas*, 2022  
*Desenhando a porta do Pacífico*, 2020  
*Independência do Brasil*, 2022  
*O Velho Marinheiro: a história da vida do Almirante Tamandaré*, 2018

**PERIÓDICOS**

*Anais Hidrográficos*, Tomo, 79, 2022  
*Aprama*, v. 18, n. 109, maio/ago, 2022  
*Associação Almirante Prado Maia*, v. 18, n. 109, maio/ago, 2022  
*Boletim Clube Naval*, out, 2022  
*Cadernos Adenauer*, v. 24, n. 2, 2023  
*Mare Nostrum*, v. 25, n. 104, 2024  
*Nomar*, v. 60, n. 957, jan./mar, 2024  
*O Periscópio*, v. 75, n. 75, 2024  
*Revista DaCultura*, v. 21, n. 36, maio, 2021  
*Revista DaCultura*, v. 21, n. 39, dez, 2022  
*Revista do Clube Naval – Livro de Ouro, comemorativo dos 200 anos da Independência do Brasil e do Bicentenário da Esquadra*, 2024  
*Revista do Ministério Público Militar*, n. 38, nov, 2022  
*Unificar*, n. 58, dez, 2023

## CARTAS DOS LEITORES

Esta seção destina-se a divulgar ideias e pensamentos e incentivar debates, abrindo espaço ao leitor para comentários, adendos esclarecedores e observações sobre 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 realizar nosso propósito, que é o de dinamizar a *RMB*, tornando-a um eficiente veículo em benefício de uma Marinha mais forte e atuante. Sua participação é importante.

---

Recebemos do Capitão de Mar e Guerra (RM1) Miguel Augusto Brum Magaldi a correspondência abaixo com a transcrição de carta de despedida do Suboficial-AT Antonio José Lopes Barbosa, um de seus subordinados no Navio-Escola *Custódio de Mello*, após a 27ª Viagem de Instrução de Guardas-Marinha (1985):

Prezado Editor,

A carreira naval guarda para cada um que a escolhe bons e maus momentos, de forma que, no final da carreira, todos tenhamos um imenso baú em que colocamos todas as recordações e histórias vividas, que são a comprovação de uma vida plena de atividades.

Alguns transformam este baú em paredes e caixas bem palpáveis, contendo placas, pânóplias, retratos, álbuns, livros e os mais diversos objetos e coleções. Mas a grande maioria das pessoas guarda estas lembranças apenas em sua mente, e, normalmente, memórias só reaparecem entre as conversas animadas das reuniões de turma.

Porém a parte triste é que grande parte dessas memórias se perde na pressa do dia a dia, nos novos problemas que surgem ou, como se diz metafóricamente, nas “areias do tempo”.

Dentre as muitas peças que compõem o meu baú pessoal, e para que estas não fiquem só comigo, escolhi dividir com a Revista este presente que ganhei de um subordinado com o qual servi no NE *Custódio de Mello* e, por isso, envio esta carta.

Com ela destaco as palavras do Suboficial-AT (SO-AT) Antonio José Lopes Barbosa, que muito me orientaram e mostraram o quanto a Marinha é feita de profissionais que seguem as mesmas crenças, não importando o grau hierárquico.

Em setembro de 1985, quando da chegada ao Rio de Janeiro, encerrando a 27ª Viagem de Instrução de Guardas-Marinha, recebi do Suboficial Barbosa uma carta de despedida, já que este desembarcaria ainda na primeira semana, após a atracação, em que estava escrito:

CT MAGALDI

QUIZ O DESTINO QUE OS "MAGALDI" FOSSEM MEUS CHEFES NO INÍCIO E NO FIM DE MINHA CARREIRA MILITAR NA ATIVA.  
 NO INÍCIO: O ENTÃO TENENTE "FRANCISCO PAULO MAGALDI,"  
 VOSSO DIGNO PAI. E NO FIM O SENHOR  
 PEÇO-LHE DESCULPAS, POR NÃO TER PODIDO SER SEU AUXILIAR EM TODA SUA PLENITUDE PORÉM, SEGREDO-LHE: O MOTIVO SE PRENDEU AO MEU ESTADO DE SAÚDE. (FIZ 3 OPERAÇÕES EM 84) E APELAR DE FICAR CLINICAMENTE BOM, AINDA ME RESTA ALGUMAS SEQUELAS PRINCIPALMENTE NA VOZ, MAS OS MÉDICOS COMO BEM DIZEM: "O TEMPO HA DE ME RECUPERAR."  
 DESEJO AO SR. E SEU DIGNO PAI, COMO TAMBÉM A TODAS AS VOSSAS FAMILIAS MUITAS FELICIDADES.

*"Ao encarregado da Divisão de Ensino do NE Custódio de Mello e instrutor de navegação dos guardas-Marinha.*

*CT Magaldi,*

*Quis o destino que os 'Magaldi' fossem meus chefes no início e no fim da minha carreira militar na ativa.*

*No início, o então Tenente Francisco Paulo Magaldi, vosso digno pai, e, no fim, o senhor.*

*Peço-lhe desculpas, por não ter sido seu auxiliar em toda minha plenitude, porém segredo-lhe que o motivo se prendeu ao meu estado de saúde (fiz três operações em 1984) e, apesar de ficar clinicamente bom, ainda me resta algumas sequelas, principalmente na voz. Mas os médicos, como bem dizem: 'O tempo há de me recuperar'.*

*Desejo ao senhor e a seu digno pai, como também a vossas famílias, muitas felicidades.*

*Seu subordinado, Barbosa.  
(16/09/1985)."*

E junto, veio a seguinte mensagem:

## **MINISTÉRIO DA MARINHA NAVIO-ESCOLA CUSTÓDIO DE MELLO**

### **AOS QUE FICAM**

*É chegada a hora de dizer adeus, embora um marinheiro não deva usar esta palavra, porque se tira o marinheiro da Marinha, mas não se tira a Marinha de um marinheiro.*

*Nesses meus 34 anos de efetivo serviço, aprendi mais do que nunca a respeitar as coisas da Marinha.*

*Passei meus últimos 18 anos ensinando a marinheiros. Nesta árdua trajetória, tive mais alegrias do que tristezas.*

*"Quando a poeira do tempo emudecer a voz do instrutor, mesmo os mais simples conselhos por ele proferidos, por certo, transformar-se-ão num oráculo aos aprendizes".*

*Fundamentei nesta frase minha trajetória como instrutor.*

*A vida sem sentido não é vida. É movimento automatizado. O que define uma vida é a sua finalidade.*

*O confuso homem identifica-se com si mesmo, razão pela qual, às vezes, cria imagens distorcidas que, colocadas diante de prismas tendenciosos, refletem a imagem desejada pelos biltres do mundo.*

*Em consequência disto, homens imbuídos do melhor propósito são jogados, às vezes, no mar das amarguras, e estes, além de terem que ser fortes, precisarão ter sorte para sobrepujar tais adversidades.*

*Todos os valores são relativos, e determinadas ações podem ser superestimadas por uns e subestimadas por outros, daí a dificuldade de se tomar posições.*

*Entendo, assim, que formar marinheiros não é somente dotá-los de conhecimentos propedêuticos e profissionalizantes, é, acima de tudo, dotá-los de fé e amor à carreira abraçada, portanto, de valores reais.*

*Sempre procurei entender aqueles que ensinei alguma coisa e acho que me fiz entender. Mostrei, dentro da minha capacidade, os diversos caminhos existentes, procurando sempre transferir o que de bom a Marinha me ensinou, e disto tenho orgulho: fidelidade, devotamento e competência não devem ser apenas palavras e sim engajamento.*

*Entrego aos recrutas e aprendizes essas doutrinas.*

*Muitos são os valores, e o homem não pode querer todos eles ao mesmo tempo, se todos têm valor importante, nem todos têm valor idêntico. Daí a necessidade de hierarquizá-los, harmoniosamente, na vida e agir com coerência, sob pena de inverter a reta ordem das coisas.*

*O civismo é dom natural ao homem e lhe desperta o amor patriótico.*

*Sem estes valores a vida perderia muito de sua alegria, e, com eles, o homem ama mais a vida, com mais otimismo e esportividade.*

*Não é muito fácil dizer “Adeus”. Estas simples cinco letras determinam uma divisão, e toda divisão diminui.*

*Resta-me o alento do dever cumprido, como estandarte para prosseguir minha caminhada em busca de novos horizontes.*

*Mais de dois terços de minha vida dediquei às coisas da Marinha, e acho que valeu a pena. “Tudo vale a pena quando a alma não é pequena”, já dizia o poeta.*

*Feliz do militar que, durante mais de três décadas, esteve preparado para guerra e só encontrou paz. Desejo, aos que ficam, idêntica felicidade.*

*O destino é obra divina e humana. Nossas vidas são determinadas pela conquista de uma personalidade vitoriosa ou covarde. Todos temos potencialidades ilimitadas para sermos homens dignos e honrados e, portanto, vitoriosos.*

*Importa-nos, acima de tudo, formarmos uma personalidade íntegra e madura.*

*A vida de cada pessoa se mede pelo grau de amor que esta oferece, pelo ideal que escolheu, e pela disponibilidade que dedica a Deus, a si e aos homens, consequentemente, à Pátria.*



Suboficial Barbosa

*Deste navio levo grandes recordações: por ter me propiciado conhecer o que dantes eu não conhecia e por ter alicerçado o fim da minha carreira como militar.*

*Sou eternamente grato ao Exmo. Sr. (ex-ministro da Marinha) Almirante de Esquadra Alfredo Karan (com quem tive a honra de servir sob seu comando), por ter, em seus inúmeros afazeres, se lembrado do seu humilde servidor.*

*É muito difícil se fazer (como eu) três operações e embarcar num navio.*

*Parece “irônico”, no início da carreira, ter embarcado no antigo NE Duque de Caxias (quando fui para o Rio). E no final da carreira embarcar no NE Custódio de Mello.*

*Vai longe o tempo em que proferi meu juramento:*

*“Incorporando-me à Marinha do Brasil, prometo... e dedicar-me inteiramente ao serviço da Pátria, cuja honra, integridade e instituições defenderei com o sacrifício da própria vida”.*

*Feliz é o país que prepara homens durante décadas para defendê-lo e não os usa um só minuto.*

*Assim foi e espero que assim seja.*

*Aos meus superiores, meus mais sinceros respeitos.*

*Aos meus irmãos de armas, minha afeição.*

*Aos meus subordinados, minha eterna bondade.*

*Parto saudosamente e agradeço penhoradamente e indistintamente aos que comigo compartilharam da minha missão prestes a se encerrar.*

*Fecham-se as cortinas de um ato, porém a peça continua em outras ribaltas, onde o arquiteto do universo assim desejar.*

*Continuarei, enquanto tiver forças, meu caminho.*

*De cada obstáculo farei não um tropeço para desanimar, mas um degrau para subir.*

*Aos senhores guardas-marinha, como também aos meus jovens subalternos, como velha guarda, indico-lhes o caminho do “bem servir”, caminho áspero, difícil, com subida íngreme, cheio de pedras e até espinhos, mas que os conduzirá aos ares puros, às alturas, à glória mais sublime que é a “satisfação do dever cumprido”.*

*Ser “um dos” é relativamente fácil.*

*Ser “O” é difícil, mas não impossível.*

*Aos jovens conscritos e aprendizes (6º Distrito Naval e Escola de Pernambuco), que, juntos, são mais de cinco mil, entrego ao tempo a dimensão do meu trabalho.*

*Para quem tem 34 anos de alguma coisa, o saber não é uma virtude, e sim uma obrigação.*

*Minha idade e meus cabelos encanecidos me mandam dizer isto aos que ficam, e desejo-lhes boa sorte!*

*Dou fecho à minha despedida com um pensamento:*

*“Os anos de vida não devem ser contados pelos anos vividos, e sim pelo que de útil fizemos nesses anos”.*

*Partindo deste princípio, devemos ser úteis para não morrermos sem termos nascido.*

*Antonio José Lopes Barbosa  
Suboficial-AT*

Do recebimento desta mensagem aos dias de hoje, cerca de 40 anos já se passaram, os guardas-marinha daquela época já chegaram a almirante de esquadra, mas tudo que o Suboficial Barbosa colocou em sua carta de despedida continua atual, razão pela qual achei melhor dividi-la com outros, e nada melhor do que colocá-la em nossa centenária revista, de forma que outros possam fazer uso dela e, no futuro, continuar a divulgar esta bela mensagem.

Àqueles que ficam, cabe o dever de manter e melhorar esta importante instituição, como uma herança que passa de pai para filho.

Recebemos do Capitão de Mar e Guerra (RM1) Ronald dos Santos Santiago correspondência em que discorre sobre a data dedicada à memória dos integrantes da Marinha do Brasil e da Mercante brasileira que deram suas vidas pela Pátria – 21 de julho – e apresenta o resultado de pesquisa que realizou sobre o tema.

## COMANDANTES DE MARINHA, A SERVIÇO DO BRASIL, VITIMADOS POR GUERRAS

Em 22 de setembro de 1969, mediante o Aviso Ministerial nº 1.121, foi instituído o dia 21 de julho como a data dedicada a reverenciar a memória dos mortos da Marinha na Segunda Guerra Mundial e que se fizesse referência aos mortos da Divisão Naval em Operações de Guerra (DNOG) e da Marinha Mercante.

A Portaria nº 737, de 26 de abril de 1979, do ministro da Marinha, faz referência à data de 21 de julho de 1944, marcada pelo naufrágio da Corveta *Camaguã* e denominada Dia dos Mortos da Marinha, enfatizando a reverência à memória dos mortos da Marinha Mercante e de Guerra que deram suas vidas pela Pátria. Com o tempo, a data se estendeu aos mortos na Guerra da Tríplice Aliança e da Cisplatina.

Tenho como propósito rememorar os oficiais de Marinha que exerciam comandos e que faleceram vitimados pela guerra,

bem como o quantitativo de marinheiros (oficiais e praças sem distinção) falecidos nos eventos.

### Campanha Naval na Guerra da Cisplatina:

– 7 de março de 1827: Capitão de Fragata James Shepherd (escocês), comandante da Divisão Naval e da Corveta *Duqueza de Goiás*. Morto durante o combate terrestre de Carmen de Patagones (Argentina). Na ocasião, morreram 79 marinheiros.

### Cabanagem:

– 7 de janeiro de 1835: Capitão de Fragata Guilherme James Inglis (inglês/jamaicano), comandante da Força Naval e do Brigue *Cacique*. Assassinado pelos líderes cabanos que tomaram Belém. Na sequência, no combate de 18 de maio

de 1835, morreram, pelo menos, quatro marinheiros; e

– 25 de abril de 1836: Primeiro-Tenente Luís Sabino, comandante da Escuna *D. Francisca*. Morreu em emboscada na localidade de Pedreirinha (Bragança) com mais oito marinheiros. Em evento posterior, na tomada da Vila de Oeiras, em 19 e 20 de setembro de 1836, há relato de mais dez marinheiros mortos.

### **Guerra da Tríplice-Aliança:**

– 18 de junho de 1865: Capitão-Tenente Joaquim Bonifácio de Sant’Ana, comandante da Corveta *Beberibe*. Na travessia da Passagem de Mercedes, levou um tiro na cabeça vindo de terra;

– 27 de março de 1866: Primeiro-Tenente Antônio Carlos de Mariz e Barros, comandante do Encouraçado *Tamandaré*. Morreu após amputação de membros por graves ferimentos no combate da Passagem do Forte Itapiru;

– 2 de setembro de 1866: Primeiro-Tenente Américo Brazil Silvado, comandante do Encouraçado *Rio de Janeiro*. Durante o combate de Curuzu, o navio colidiu com uma mina e foi a pique. Na ocasião, morreram mais de 50 marinheiros;

– 2 de fevereiro de 1867: Capitão de Fragata Manuel Antônio Vital de Oliveira, comandante do Monitor Encouraçado *Silvado*. Durante o bombardeio ao Forte de Curupaiti, foi mortalmente atingido;

– 2 de março de 1868: Capitão de Mar e Guerra Joaquim Rodrigues da Costa, comandante da 2ª Divisão da Esquadra. Estava embarcado no Monitor Encouraçado *Lima Barros*, nas proximidades de Humaitá, quando o navio foi abordado por canoas paraguaias e foi travado violento combate. Nesta refrega morreram mais nove marinheiros;

– 10 de julho de 1868: Capitão-Tenente Antônio Joaquim Ribeiro, comandante

do Monitor Encouraçado *Rio Grande do Sul*. O navio estava fundeado próximo ao Porto Taigy e foi abordado à noite por canoas paraguaias com forte contingente (Legião Voga-Avante), quando o valente Comandante Antônio Joaquim levou um tiro na cabeça e seu corpo caiu n’água, sendo localizado apenas no dia 14. Nesta refrega, do lado brasileiro, somente o comandante morreu;

– 1ª de agosto de 1868: Primeiro-Tenente Urbano da Silva, comandante de lancha na Flotilha da Lagoa do Chaco, perto de Humaitá, em confronto com nove chalanas paraguaias;

– 1ª de novembro de 1868: Capitão de Mar e Guerra Guilherme José Pereira dos Santos, comandante da 4ª Divisão. A Lancha *Pimentel*, que o transportava para Porto Cerrito, Rio Paraná, emborcou, matando também quatro marinheiros; e

– 9 de dezembro de 1868: Capitão de Fragata Augusto Netto de Mendonça, comandante do Encouraçado *Mariz e Barros*. Foi atingido por estilhaços na cabeça durante a passagem de Angostura.

### **Primeira Guerra Mundial:**

– 20 de novembro de 1918: Capitão de Corveta Heitor Gonçalves Perdigão. Comandou o Rebocador *Laurindo Pitta* de Fernando de Noronha até Dacar. Vitimado pela febre espanhola, regressou de Dacar muito doente por beribéri e faleceu cinco dias depois em Salvador. Durante esta guerra, vitimados pela gripe espanhola e malária que grassavam na época, faleceram 156 marinheiros.

### **Segunda Guerra Mundial:**

– 8 de outubro de 1943: Capitão de Corveta Aristides Francisco Garnier, comandante do Submarino *Timbira*.

No Rio de Janeiro, ao término de exercícios, um avião da Força Aérea Brasileira sobrevoou baixo o submarino para sinalizar a sua retirada, agitando as asas. Neste movimento, uma bomba de exercício se soltou, atingindo a cabeça do Comandante Garnier, que estava na “vela”, decapitando-o;

– 21 de julho de 1944: Capitão de Corveta Gastão Monteiro Moutinho, comandante da Corveta *Camaquã*, que emborcou nas proximidades do porto de Recife, ao término da escolta de um comboio, por violento golpe de mar. Nesta tragédia, morreram mais 32 marinheiros; e

– 4 de julho de 1945: Capitão de Fragata Garcia D’ávila Pires de Carvalho, comandante do Cruzador *Bahia*. Ao término da guerra, posicionou-se numa estação de orientação a aviões norte-americanos que cruzavam da África para Natal. Durante preparativos de exercícios de tiro, uma praça inopinadamente/acidentalmente disparou uma metralhadora, e seus projetis acertaram as bombas de profundidade alojadas na popa, resultando em mortos e feridos e no rápido afundamento da popa, causando o naufrágio numa profundidade de 4 mil metros. Neste trágico acidente, morreram mais 335 marinheiros, incluindo quatro norte-americanos.

Obs: Durante a Segunda Guerra Mundial, morreram 486 marinheiros da Marinha do Brasil.

## Marinha Mercante:

O livro *História Naval Brasileira*, quinto volume, Tomo II, à página 339, relata as perdas humanas da Marinha Mercante na 2ª GM, por acidentes e torpedeamentos de navios mercantes (NM) brasileiros. Nestes eventos, morreram oito comandantes, 470 tripulantes e 520 passageiros, incluindo tropas do Exército Brasileiro.

Para homenagear estes destemidos homens do mar, que morreram cumprindo com as suas obrigações profissionais, listo o nome dos comandantes, sendo a maioria Capitães de Longo Curso (CLC):

– NM *Cabedelo*: CLC Pedro Veloso da Silveira (14/2/1942);

– NM *Cairu*: CLC José Moreira Pequeno (8/3/1942);

– NM *Piave*: CLC Renato Ferreira da Silva (28/7/1942);

– NM *Baependi*: CLC João Soares da Silva (15/8/1942);

– NM *Araraquara*: CLC Augusto Teixeira dos Santos (15/8/1942);

– NM *Antonico*: CLC Américo de Moura Neves (28/9/1942);

– NM *Tutóia*: CLC Acácio de Araújo Faria (20/6/1943); e

– NM *Bagé*: Oficial da Reserva da Marinha Artur Monteiro Guimarães (31/7/1943).

Com estes exemplos, homenageamos todos os Homens do Mar que, a serviço do Brasil, da Marinha do Brasil e da Marinha Mercante, morreram vítimas de guerras.

## BIBLIOGRAFIA

- ALMEIDA, Francisco Alves de. *Da Guerra à Diplomacia: A História da Divisão Naval Brasileira na Grande Guerra*. Rio de Janeiro: Letras Marítimas, 2022.
- ALMEIDA, Francisco Alves de. *Inhaúma*. Rio de Janeiro: Letras Marítimas, 2023.
- ANDRÉA, Julio. *A Marinha Brasileira Florões de Glórias e de Epopeias Memoráveis*. Rio de Janeiro: Artes Gráficas C. Mendes Júnior, 1955.
- BOITEUX, Lucas Alexandre. *A Marinha Imperial e outros ensaios*. Brasil: Imprensa Naval, 1954.
- BOTTO, Carlos Penna. *Campanhas Navais Sul-Americanas*. Rio de Janeiro: Imprensa Naval, 1940.
- BRAVO, M. Pinto. *Curso de História Naval*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação Geral da Marinha, 1959.
- GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *A Marinha do Brasil na Primeira Guerra Mundial*. Rio de Janeiro: Capemi, 1982.
- GAMA, Arthur Oscar Saldanha da; Martins, Helio Leoncio. “A Marinha na Segunda Guerra Mundial”. In: Martins, Helio Leoncio (coord). *História Naval Brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1997, v. 5, T. II, pp. 255-416.
- JACEGUAY, Almirante Arthur. *De Aspirante a Almirante. T 1895 a 1900*. Rio de Janeiro: Typographia Leuzinger, 1907.
- MAIA, João do Prado. *DNOG: uma página esquecida da história da Marinha brasileira*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1961.
- PALHA, Garcez. *Efemérides Navais*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1983.
- SCARVADA, Levy. *Centenário da Passagem de Humaitá*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1968.

## NECROLÓGIO

A *RMB* expressa o pesar às famílias pelo falecimento dos seguintes colaboradores e assinantes:

AE Domingos Alfredo Silva	★ 02/01/1933 † 21/04/2024
VA Vicente de Paulo Phaelante Casales	★ 19/07/1938 † 10/06/2024
CMG Roberto Gomes Candido	★ 15/05/1929 † 14/06/2024
CMG Jose Carlos da Silva Rangel	★ 22/09/1936 † 13/08/2024
CMG Arnaldo de Oliveira Silva	★ 02/02/1935 † 12/06/2024
CMG (IM) Dalton Lemos de Almeida	★ 01/09/1938 † 29/06/2024
CMG Antonio José Notaroberto Barbosa	★ 11/05/1939 † 11/07/2024
CMG (FN) Lenine Horta	★ 19/08/1945 † 11/05/2024
CMG Márcio de Andrade Nogueira	★ 16/08/1949 † 16/07/2024



**DOMINGOS ALFREDO SILVA**  
Almirante de Esquadra (Ref<sup>o</sup>)

Nascido no Estado do Rio de Janeiro, filho de Walter Pires Silva e de Hilda Valente da Silva.

Ingressou na EN em 31/03/1951; declarado GM em 21/03/1956; nomeado

2<sup>o</sup>Ten em 30/12/1956; promovido a 1<sup>o</sup>Ten em 13/01/1959; a CT em 12/01/1961; a CC em 03/06/1966; a CF em 01/07/1971; a CMG em 31/08/1978; a CAIte em 31/03/1985; a VALte em 31/03/1989; e a AEsq em 31/03/1993.

Foi transferido para a Reserva Remunerada e reformado em 14/04/2003.

Em sua carreira, assumiu três direções, na Diretoria de Obras Civis da Marinha, na Diretoria Geral do Material da Marinha e na Diretoria Geral de Navegação, e os seguintes comandos: Navio-Patrolha *Piranha*, Corveta *Ipiranga*, Centro de Instrução Almirante Alexandrino, Fragata *Liberal*, Força de Contratorpedeiros, 4<sup>o</sup> Distrito Naval e de Operações Navais. Foi ministro do Superior Tribunal Militar.

Outras comissões: Escola Naval, Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, Navio-Escola *Duque de Caxias*, Caça-Submarinos *Graúna*, Comando em Chefe da Esquadra, Flotilha de Contratorpedeiros, Contratorpedeiro *Benevente*, Cruza-

dor *Tamandaré*, Gabinete do Comandante da Marinha, Comando da Força de Transporte da Marinha, Diretoria de Hidrografia e Navegação, Contratorpedeiro *Paraná*, Comando do Grupamento Naval do Nordeste, Escola de Guerra Naval, Escola Superior de Guerra (Assistência da Marinha), Diretoria de Portos e Costas, Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Adidância de Defesa Naval do Exército e Aeronáutico no Japão e no Timor-Leste e Estado-Maior da Armada (Chefe).

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu várias referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito

da Defesa – Grã-Cruz; Ordem do Mérito Naval – Grã-Cruz; Ordem do Mérito Militar – Grande-Oficial; Ordem do Mérito Aeronáutico – Grande Oficial; Ordem de Rio Branco – Grã-Cruz; Medalha Militar e Passador Platina – 5º Decênio; Medalha Naval de Serviços Distintos; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha do Pacificador; Medalha do Mérito Santos Dumont; Medalha Mérito Marinheiro – 2 Âncoras; Ordem do Mérito da República Italiana; e Ordem do Mérito Marítimo – França.

À família do Almirante Domingos Alfredo Silva, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.



**VICENTE DE PAULO  
PHAELANTE CASALES**  
Vice-Almirante (Ref<sup>o</sup>)

Nascido no Estado de Pernambuco, filho de Adelino Maria Lopes Casales e de Ligia Phaelante Casales.

Ingressou na EN em 08/03/1958; declarado GM em 05/01/1961; nomeado 2ºTen em 07/02/1962; promovido a 1ºTen

em 08/08/1963; a CT em 08/08/1966; a CC em 15/08/1972; a CF em 30/04/1979; a CMG em 31/08/1985; a CALte em 31/07/1992; e a VALte em 25/11/1996.

Foi transferido para a Reserva Remunerada em 30/06/2000 e reformado em 19/07/2006.

Em sua carreira, comandou a Fragata *União*, a Base Naval do Rio de Janeiro, as Operações Navais, o Centro de Instrução Almirante Alexandrino, o 7º Distrito Naval e a Diretoria de Portos e Costas.

Outras comissões: Escola Naval, Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, Navio de Transporte de Tropas *Custódio de Mello*, Flotilha de Contratorpedeiros, Contratorpedeiro *Araguaia*, Contratorpedeiro *Paraná*, Contratorpedeiro *Pará*, Navio de Transporte de Tropas *Soares Dutra*, Contratorpedeiro *Santa Catarina*, Comando em Chefe da Esquadra, Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão, Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Corveta *Purus*, Escola de Guerra Naval, Capitania dos Portos do Ceará, Comando do 1º Distrito Naval

(Estado-Maior), Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha, Gabinete do Ministro da Marinha e Junta Interamericana de Defesa.

Em reconhecimento aos seus serviços, recebeu várias referências elogiosas e as seguintes condecorações: Ordem do Mérito da Defesa – Grande-Oficial; Ordem do Mérito Naval – Grande-Oficial; Ordem do Mérito Militar – Grande-Oficial; Ordem do Mérito Aeronáutico – Comendador;

Ordem de Rio Branco – Grande Oficial; Ordem do Mérito Judiciário Militar; Medalha Militar e Passador Platina – 4º Decênio; Medalha Mérito Tamandaré; Medalha do Pacificador; Medalha Mérito Marinheiro – 4 Âncoras; e Medalha da Junta Interamericana de Defesa.

À família do Almirante Vicente de Paulo Phaelante Casales, o pesar da *Revista Marítima Brasileira*.

# ACONTECEU HÁ CEM ANOS

Esta seção tem o propósito de trazer aos leitores lembranças e notícias do que sucedia em nossa Marinha, no País e noutras partes do mundo há um século. Serão sempre fatos devidamente reportados pela *Revista Marítima Brasileira*.

Com vistas à preservação da originalidade dos artigos, observaremos a grafia então utilizada.

---

## **A LIÇÃO LOGÍSTICA DA GUERRA MUNDIAL** **(*Revista Marítima Brasileira*, setembro/1924, pp. 373-389)** **Capitão de Fragata C. C. Gill da Marinha dos E.U. da A. do Norte**

*No estudo do Poder Marítimo convém considerar as linhas de navegação do commercio como as principaes estradas de transito, para o intercambio commercial do mundo. Esse trafego constitue a Logística em sua expressão mais ampla. A funcção do poder naval é garantir a liberdade d'essas linhas de comunicação, nacionaes e com o estrangeiro. O desenvolvimento, consideravel e constante, do commercio marítimo tem augmentado, consequente e correlativamente, a importância do serviço naval. Em theoria, o mar é livre para todos; mas na pratica, infelizmente, o caso é diverso. A historia do poder marítimo é, grandemente, a historia da lucta entre nações rivaes que pretenderam monopolizar, em proveito proprio, o uso commercial do mar, e limitar ou excluir os beneficios d'esse commercio, aos povos em tempo de paz, ou pela pressão da supremacia naval em tempo de paz, ou pelas restricções effectivas da guerra.*

(...) “Transporte e supprimento do Exercito dos Estados Unidos da America

*do Norte em 1917-1918” – assumpto desta conferencia, é um dos factos predominantes, si não o culminante, da Guerra Mundial. Este extraordinario feito logístico, do Poder Marítimo, ainda não foi sufficientemente reconhecido, devido especialmente, a não ter sido um espectacularo commettimento bellico; porém, com o correr do tempo, sua apreciação irá se affirmando, e opportunamente, elle occupará o lugar de realce, que lhe compete, entre os maiores feitos militares da Historia, – grande igualmente, pela concepção, execução e pela influencia decisiva que teve sobre a Guerra e sobre a marcha da Civilisação.*

*Antes de 1914 nenhum estrategista imaginara que os Estados Unidos tivessem, algum dia, de enviar um exercito de dois milhões de homens, através do Atlântico, para um campo de batalha europeu.*

*E na guerra de então, como frequentemente acontecera em outras do passado, o imprevisto tornou-se realidade. Este facto vem demonstrar*

como os vastos oceanos, a menos que defendidos por eficiente poder naval, não são barreiras intransponíveis para as grandes expedições militares. E quem pôde afirmar que semelhantes expedições nunca serão tentadas contra as Américas?

(...)

Em Abril de 1917, quando os Estados Unidos da America do Norte declararam guerra á Allemanha, a causa alliada corria serio perigo. A Allemanha parecia então segura da victoria. Tanto em terra como no mar seu poder militar culminava. As armas allemãs predominavam em todas as frentes. A França se encontrava em situação embaraçosa e a Grã Bretanha desorientada pelo effeito da campanha dos submarinos contra seu commercio e navegação, sentia sua supremacia naval ameaçada e sua grande Esquadra incapaz de proteger, efficientemente, o commercio essencial á sua existencia.

(...)

Si então, a situação em terra era má, mais ameaçadora ainda o era no mar. O Governo Allemão havia iniciado, em 1º de Fevereiro de 1917, uma campanha submarina sem restricções. Ella fora planejada, como sendo a grande offensiva germanica d'esse anno. Era um golpe desfechado no ponto vital dos Alliados – suas linhas de communicações – e tão cuidadosa e completa foi sua preparação, que esteve, perigosamente, muito perto do successo. Quando os Estados Unidos entraram na guerra, os navios mercantes afundados pelos submarinos allemães orçavam na proporção alarmante de 800.000 toneladas por mez. Isto collocava a Inglaterra em situação bastante afflictiva; e, a menos que as depredações dos submarinos podessem ser sustadas, a duração da resistencia ingleza era, simplesmente, um calculo de mathematica.

(...)

É fóra de duvida que a Allemanha previra que sua offensiva submarina, sem restricções, daria causa a entrada dos Estados Unidos na Guerra. Tal facto, comtudo, não lhe parecera um impedimento sufficiente. A Allemanha estava convencida que seus submarinos tornariam impossivel a cooperação effectiva dos Estados Unidos. O inimigo contava com a falta de preparo da America; e imaginava impossivel transportar e supprir, através do oceano, um grande exercito. Convém accrescentar que a opinião de alguns dos principaes estrategistas alliados fóra apenas um pouco mais favoravel a proposito da realidade do esforço guerreiro americano.

(...)

O Estado Maior Allemão argumentava que, em vista da sua campanha submarina e da consequente diminuição de tonelagem, – o que já estava seriamente, prejudicando a Inglaterra e a França, – os Alliados não ousariam se aventurar a supprir, pelos mares, um exercito americano completo; e caso elles se aventurassem a tão arriscado feito, os submarinos U encarregar-se-iam de fazer fracassar a empreza. Bem poucos criticos, competentes, se atreveriam então a refutar semelhante opinião, como completamente illogica.

(...)

O exame da situação indicava que só havia um caminho para cumprir aquella missão; os riscos da execução tinham, pois, de ser acceitos. “A guerra não se conduz sem affrontar perigos”. Com pleno conhecimento de causa, os Estados Unidos assumiram a ousada decisão de fazer surgir e equipar um enorme exercito e lançal-o, através do mar, contra a frente principal de batalha do inimigo. O resultado final – victoria ou derrota – dependia do exito na execução

effectiva d'essa decisão: o transporte e supprimento por mar, de um numeroso exercito em pé de guerra.

(...)

Como os submarinos allemães constituiam a principal ameaça à execução da missão logistica, de transportar e abastecer o exercito americano, foram tomadas providencias imediatas para obstar as aggressões de taes navios. A esse respeito convém assignalar a maxima harmonia com que cooperaram sempre as marinhas alliadas, para garantir e manter a liberdade das vias de communicacão transatlanticas. A Grande Esquadra britannica, contendo a Esquadra allemã de Alto-Mar, obtinha a condição essencial sem a qual os transportes de tropas ou os de mercadorias não poderiam arriscar-se ao largo. Todas as Nações Alliadas e Associadas enviaram às águas europeas, destroyers, hiates e outras embarcações apropriadas, utilizaveis contra o inimigo submarino. O systema de comboio foi aperfeiçoado. Maxima attenção foi dada ao continuo aperfeiçoamento dos hydrophones, das bombas de profundidade e á tactica contra submarinos. O projecto Americano, de fechar as entradas septentrionaes do Mar do Norte, por meio de uma bargagem de minas, entrou em via de execução. A conjugação d'esses esforços navaes produziu seu effeito; e, assim, devagar, mas com segurança, a porcentagem mensal das perdas de tonelagem, alliadas e neutras, foi sendo reduzida ficando aberto livremente o caminho

para o livre trafego através dos mares de dois milhões de homens.

(...)

Em geral, o systema usado para os comboios era o seguinte: os transportes de tropas navegavam em grupos, e esses, em regra, eram compostos, no minimo de quatro, e no máximo de doze navios. Ao todo, 88 grupos partiram dos Estados Unidos de 14 de junho de 1917 a 2 de dezembro de 1918. Cada grupo, geralmente, se subdividia em duas secções que partiam simultaneamente, uma de Norfolk e outra de New York e se reuniam em um ponto fóra da costa, previamente designado. Ellas eram acompanhadas, até a curva das 100 braças de profundidade, por um cruzador, contra-torpedeiros, caça-submarinos e aviões. Desse ponto, as embarcações ligeiras regressavam ao porto e o cruzador continuava acompanhando o grupo, até um meridiano convencional, onde elle então era recebido pelos contra-torpedeiros europeus, que o escoltavam através da zona perigosa, de maxima actividade dos submarinos [ver diagrama 2]. (...)

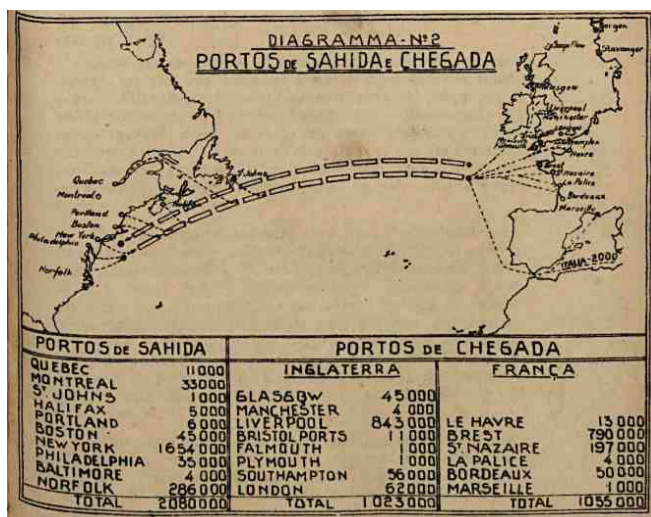


Diagrama N.º 2 - Portos de saída e de chegada

(...)

*A proporção que augmentava a necessidade do rapido transporte de tropas, todo esforço era empregado em sobre-carregar cada navio, até o maximo do limite de segurança. A grande offensiva allemã, em março de 1918, impoz a remessa urgente e imperativa de reforços. Para attendel-a, conseguiu-se em alguns dos grandes navios, o augmento de 40 a 50 % na capacidade de alojamento para tropas transportadas, com a adopção do methodo do “leito vasio – leito ocupado”; isto é, cada praça, excedente da lotação para dormir, revésava com outra que tinha maca. Em outras palavras, os leitos estavam sempre occupados.*

*(...) Antes de 1917 o Poder Maritimo muito favoreceu a causa dos Alliados. A Grande Esquadra Ingleza, em Scapa Flow, continha a Esquadra de Alto-Mar allemã em suas aguas territoriaes; as Marinhas francezas e italiana desempenhavam identico serviço contra a Esquadra austriaca no Adriatico. Fóra da Europa, a bandeira allemã havia sido varrida dos mares, ao passo que os Alliados recebiam munições e supprimentos de todas as partes do mundo. Tinham sido transportados para a Europa centenas de milhares de soldados das colonias francezas e inglezas, e dezenas de milhares de trabalhadores da China e de outros paizes. O Poder Marítimo Aliado permittira transportar e apoiava as operações de grandes exercitos na Macedonia, Egypto, Palestina, Mesopotamia e Africa Oriental. As possessões coloniaes da Allemanha foram tomadas.*

(...)

*Foi o primeiro passo para a realização da clarividente prophesia de Theodoro Roosevelt: “Este é o seculo do pre-dominio da America”. Actualmente as*

*instituições americanas parecem solidas e livres de ameaça. Mas, infelizmente, a ganancia commercial, o imperialismo e o militarismo prepotente ainda persistem, insidiosamente, em varias parte do mundo. Emquanto essas forças existirem, a unica formula para a America segura é a America forte. Uma sã política, adoptada no presente, significa segurança, paz e prosperidade para as gerações futuras.*

*Mas esse desideratum só pôde ser conseguido quando se tenha Exercito e Marinha. Exercito e Marinha não se improvisam, nunca; entre ambos, comtudo, existe uma importante differença, pois o Exercito pôde ser preparado muito mais rapidamente do que a Marinha. São necessarios anos para se construir uma esquadra e para treinar o pessoal para utilizal-a em combate. Não se dá, porém, o mesmo com as forças terrestres. Nós fomos testemunhas dos exercitos que surgiram durante a guerra. Por outro lado houve, em comparação, pequena variação no equilibrio do Poder Naval.*

(...)

*As Américas são as regiões mais ricas do mundo; seu desenvolvimento industrial progride vertiginosamente, suas fronteiras são dois oceanos e seus interesses se estendem aos sete mares. A conclusão inevitavel é a premente necessidade de que os productos americanos sejam transportados em navios americanos e de ter esquadras capazes de proteger esses navios, garantir a dignidade nacional no exterior e, si necessário, defender as costas americanas.*

*É logico, é racional, pois, que os Estados Unidos, a grande nação maritima do Norte, e o Brasil, a grande nação maritima do Sul, devem tomar a frente do desenvolvimento maritimo na America, para que possam attingir, condignamente, o seu alto destino.*

## REVISTA DE REVISTAS

*(Revista Marítima Brasileira, setembro/1924, pp. 517-520)*

Transformação de submarinos em barcos de carga – A “*Germania Werft*”, de Kiel, levou a efeito recentemente a conversão de dois submarinos-cruzadores em navios tanques.

Outros dois submarinos, o “*Ostpreussen*” e o “*Oberschlesien*”, foram transformados em barcos de carga para uma casa commercial de Hamburgo. As condições dos tanques de agua e oleo dos cascos desses submarinos são muito adequadas para o novo fim a que se os destina, e para a carga de combustível, não só se utilizaram esses compartimentos como também o espaço comprehendido entre ambos os cascos. Para dar-lhes fôrma de navio, adaptaram-se-lhes umas pranchas que constituem a proa e a popa. Levam motores Diesel com a força reduzida a 700 cavallos.

O resultado da utilização desses navios tem sido altamente satisfatório.

*(Revista General de Marina).*

Um curioso lançamento de torpedo – Um accidente de aviação deu lugar a um caso interessante e absolutamente inesperado. Na estação de Aeronautica Naval de Pensacola achava-se um alumno praticando o lançamento de torpedos em um aparelho de instrucção; tendo calculado mal a distancia á superficie da agua, capotou a 100 jardas do ponto onde devia ser feito o lançamento. O aeroplano submergiu, voltando logo á tona sem o torpedo, que sahiu do tubo enquanto o aparelho estava debaixo d'agua, fazendo um percurso de 300 jardas até o navio alvo, e este livrou-se de ser atingido por ter sahido em auxilio do aviador. Grande foi a surpresa deste; em cambio o piloto de outro avião, que simulava o ataque, teve tempo bastante para seguir

a trajetória do torpedo e reconduzi-lo ao seu lugar.

O aparelho perdeu-se, e o aviador nada sofreu.

*(Revista General de Marina).*

O centenário de lord Kelvin – A Inglaterra acaba de festejar com grande pompa o centenário de lord Kelvin, um dos maiores physicos e inventores do século XIX.

Lord Kelvin ou Willian Thompson nasceu a 21 de junho de 1824, em Belfast, Filho de um ilustre professor de mathematica, desde a infancia manifestou extraordinaria precocidade, com 20 anos apenas já se fazia notar por trabalhos originaes de mathematica pura e de physica mathematica. Em 1845, foi passar alguns mezes em Paris, onde frequentou o laboratorio do grande Regnault, que o iniciou na arte de experimentação precisa. Em 1846, Willian Thompson tomou posse de cadeira de philosophia natural na Universidade de Glasgow, onde professou por 53 anos. Em 1851 publicou um tratado sobre a theoria dinamica do calor, que o colloca entre os fundadores da thermodynamica. Além disso, devem-se o lord Kelvin numerosos trabalhos sobre eletricidade, physica do globo etc.

Foi também um grande inventor. Estudos theoricos sobre a propagação da electricidade, o levaram a ocupar-se dos cabos submarinos. Pode-se dizer que foi elle o creador da telegraphia pratica. Deve-se-lhe ainda a invenção de vários aparelhos de navegação, notadamente uma agulha magnetica universalmente empregada.

Lord Kelvin falleceu em 1907.

*(Revista General de Marina)*

Capitão-Tenente Sebastião  
Fernandes de Souza

## NOTICIÁRIO

*(Revista Marítima Brasileira, setembro/1924, pp. 338-344)*

## MARINHAS ESTRANGEIRAS

## FRANÇA

Cruzador "Duguay Trouin" — *Está concluído este novo cruzador, que já deve ter recebido a sua tripulação num total de 577 homens. Para um navio de 8.000 toneladas parece um tanto exagerado este numero, comparado com o "Country", similar inglez de 10.000 toneladas e cuja dotação não excede de 540.*

*Apezar das machinas do "Duguay Trouin" desenvolverem uns 110.000 cavallos, o pessoal deste departamento e do das caldeiras tem que ser menos numero que o dos antigos cruzadores de machinas quatro vezes menos poderosas e portanto somente necessitaria de 72 homens, isto devido á vantagem do emprego do combustivel liquido.*

*Para produzir 110.000 cavallos e desenvolver 35 milhas em um navio de 8.000 toneladas queimando carvão, as camaras de caldeiras e das fornalhas occupariam um terço do comprimento, exigindo pelo menos 670 homens, entre foguistas e machinistas. e um terço do deslocamento — 1.950 toneladas — seria absorvido pelas cobertas.*

*A adopção do combustivel liquido reduzio o espaço das caldeiras na proporção de 22:5 e o combustivel liquido na de 3:2, sendo de esperar que possa se manter a velocidade nominal sem esforço algum por parte do pessoal, nem do material, o que não seria possivel queimando carvão.*

*Alguns criticos quando se falla da potência e velocidade do "Duguay Trouin" o consideram como um alvo bastante vulnerável e affirmam que os 577 de tripulação formam demasiada escolta para os seus oito canhões de seis pollegadas.*

*Navio mineiro submergivel — Realizaram-se, com resoltados satisfatórios as experiências do novo navio minador submergivel "Pierre Chailley" de 930-1.300 toneladas de deslocamento, construido pela Casa Normand. Este navio, com sua artilheria de tiro rapido, o elevado numero de minas que conduz, além dos tubos para lançamento e o raio de acção de 3.000 milhas com a velocidade de 11 milhas, constituirá, na opinião dos technicos, um excellente instrumento de bloqueio.*

F. P.

Capitão de Corveta F. A. Pereira,

# REVISTA DE REVISTAS

Esta seção tem por propósito levar ao conhecimento dos leitores matérias que tratam de assuntos de interesse marítimo, contidas em publicações recebidas pela *Revista Marítima Brasileira* e pela Biblioteca da Marinha ou, eventualmente, divulgadas pela internet.

As publicações, do Brasil e do exterior, são incorporadas ao acervo da Biblioteca, situada à Rua Mayrink Veiga 28 – Centro – RJ, para eventuais consultas.

---

## SUMÁRIO

(Matérias relacionadas conforme classificação para o Índice Remissivo)

### ADMINISTRAÇÃO

#### *REGULAMENTO*

O perigo de regulamentações excessivas (273)

### FORÇAS ARMADAS

#### *SUBMARINO*

O programa do submarino nuclear russo de quinta geração (273)

#### *TORPEDO*

Torpedos: devem diminuir o tamanho para aumentar a quantidade (275)

### RELAÇÕES INTERNACIONAIS

#### *OTAN*

Evolução dos conceitos estratégicos da Otan (276)

#### *POLÍTICA INTERNACIONAL*

Uma análise das relações entre Estados Unidos e Taiwan (277)

## O PERIGO DE REGULAMENTAÇÕES EXCESSIVAS

Tenente-Coronel (US Marine Corps) Thaddeus Drake\*

(*Proceedings*, EUA, março/2024, pp. 45-48)

Encontrar a dosagem certa entre o regulamento e as tarefas a serem realizadas por uma força combatente é o tema central do artigo. Após a abordagem da adoção de algumas práticas para o cumprimento desse equilíbrio, este parece fácil de ser obtido, porém “a monotonia das atividades, o cansaço pessoal e a adoção de atalhos em detrimento dos padrões definidos nos regulamentos levam a falhas que podem ser de diversas extensões, chegando a causar grandes avarias”.

Em sua análise, o autor avalia que cada líder, na sua devida escala de responsabilidade, busca obter de seus subordinados a melhor forma de disciplina, definida no texto como “obediência instantânea e voluntária às ordens”, e que para isso deve estar sempre otimizando os requisitos a serem cumpridos, para não criar uma cultura de negligência e desrespeito às ordens e aos regulamentos.

Com alguns exemplos, Drake procura demonstrar que o desvio deliberado só deve ser admitido em último caso, e que

a adoção dessa conduta em altos escalões leva sempre a situações limítrofes, chegando mesmo a poder configurar um crime. Conhecer os exemplos citados no artigo ajuda a pensar e buscar soluções para este problema que sempre acompanhará aqueles que tiverem de liderar uma equipe.

Em sua conclusão, o Tenente-Coronel Thaddeus propõe: “A solução não é adicionar mais regulamentações ou tentar impor a adesão a todas existentes. Não apenas contraproducente, o excesso de regulamentação torna-se prejudicial quando os membros são incapazes de cumprir os requisitos e simplesmente param de cumpri-los. Em vez disso, a melhor solução seria reduzir o número de requisitos, removendo os irrelevantes ou desnecessários tanto quanto possível. Deve-se fornecer orientação ampla, incentivar a adesão ao espírito do comandante e construir uma cultura que normalize a adesão à disciplina, a responsabilidade e o desejo inerente de fazer a coisa certa”.

## O PROGRAMA DO SUBMARINO NUCLEAR RUSSO DE QUINTA GERAÇÃO

Luis V. Pérez Gil\*\*

(*Revista General de Marina*, Espanha, abril/2024, pp. 521-533)

O artigo mostra parte da realidade do pensamento estratégico da Rússia e o esforço, ainda que na fase de planejamento, que o país faz para manter seu

*status* como potência militar e garantir o funcionamento da dissuasão estratégica por meio da aplicação da doutrina da destruição mútua assegurada, “tanto

\* Oficial de Infantaria e planejador operacional, serviu em missões de comando e estado-maior, incluindo três missões de combate no Iraque e no Afeganistão. Foi membro do Programa de Estudos de Segurança do MIT (2022-23).

\*\* Advogado. Doutor em Direito.

que as forças submarinas são o principal componente da *backlash* (força preparada para responder massivamente, mesmo no caso de ter sofrido um ataque nuclear generalizado anterior)”.

Em sua introdução, o autor comenta sobre a posição político-estratégica das grandes potências, mostrando a importância das Forças de Submarinos Nucleares para o mundo. “Não é por acaso que são precisamente os cinco membros permanentes do Conselho de Segurança aqueles que têm em suas fileiras submarinos nucleares de ataque (SSN) e submarinos nucleares armados com mísseis balísticos (SSBN)”, diz. Comenta, ainda, que tal situação não mudará até que os projetos do Brasil e da Austrália sejam capazes de fornecer os SSN previstos.

Pérez Gil apresenta dois estudos que devem ser desenvolvidos na Rússia. O primeiro deles, da Malachite Naval Design, seria o Projeto Laika (Project 545), com os seguintes destaques: *design* modular, sistema de combate integrado com inteligência artificial (IA) e mísseis hipersônicos. As dimensões do seu antecessor (11.300 toneladas em imersão para o submarino nuclear com mísseis de cruzeiro – SSGN) serão mantidas, com 140 metros de comprimento e 13 metros de largura e capacidade furtiva comparável, e será aumentada a velocidade (35 nós), permitindo operação segura em grandes profundidades (até 600 metros). Estima-se uma tripulação de 104 oficiais e marinheiros. Em relação às armas principais, contará com silos verticais de lançamento (VLS) com capacidade

entre 40/48 mísseis de cruzeiro (SSGN) e 16 mísseis balísticos lançados por submarino – SLBM (SSBN), e ambos terão tubos na proa para lançar diversos tipos de torpedos. A principal característica do projeto é a modularidade.

O segundo projeto é do escritório Rubin Naval Design, que apresentou a maquete de um SSBN chamado *Arcturus*, com características semelhantes às do projeto anterior.

O artigo conclui que todas as variantes terão os mesmos sensores e sistemas de propulsão, mas que as características básicas irão variar, dependendo do tipo de missão: entre 11.300 toneladas de deslocamento no caso do SSGN e 19 mil para o SSBN com velocidade de 32 a 35 nós. Os armamentos básicos serão torpedos elétricos com dupla capacidade (convencional e nuclear) e minas com os tubos de lançamento na posição clássica, embora não se possa descartar que sejam colocados na posição traseira, deixando todo o espaço da proa para grandes equipamentos de busca, como é o caso da classe *Yasen*. O armamento principal (SLBM ou mísseis de cruzeiro) será instalado a ré da vela, em VLS localizado no casco principal, solução também adotada no *Yasen*. Explica que, “desta forma, um SSBN ou SSGN será configurado adicionando as seções específicas com silos para SLBM ou com VLS Kalibr-PL e mísseis hipersônicos”, não fechando uma solução em termos de projeto de equipamento, mas também não deixando dúvidas quanto à vontade política da Rússia de manter o *status quo* de potência militar mundial.

## TORPEDOS: DEVEM DIMINUIR O TAMANHO PARA AUMENTAR A QUANTIDADE

Capitão de Corveta (Marinha dos EUA) Patrick Rawlinson\*  
(*Proceedings*, EUA, março/2024, pp. 32-37)

O artigo chama atenção para o fato de que, diante de uma eventual necessidade de atuação no Mar da China Meridional para repelir uma invasão a Taiwan, a atual força de submarinos dos Estados Unidos da América (EUA) apresentaria limitação em quantidade de torpedos disponíveis. “Embora melhor preparada e com superioridade técnica e tática, seu armamento atual não se mostra adequado para enfrentar uma força de ataque com grande número de navios”, diz o texto, estimando esta força em cerca de 5 mil embarcações de diversos tamanhos e tipos.

Rawlinson explica seu raciocínio comentando que a força submarina de ataque dos EUA está baseada no torpedo MK 48, introduzido em 1972 com o propósito de derrotar a Marinha soviética, destruindo seus navios de guerra de valor capital e as plataformas antissubmarinos mais capazes. Esse torpedo tem as seguintes características: 1.678 kg de peso, uma ogiva altamente explosiva de 295 kg, profundidade máxima de operação de 800 metros, alcance de 50 km e velocidade máxima de 55 nós. Ele passou por várias atualizações, e sua variante mais recente é o torpedo de sistema de sonar avançado de banda larga comum Mod 7.

Em defesa de sua visão, o autor explica que um submarino nuclear de ataque (SSN) classe *Virginia* é normalmente equipado com 20 a 26 torpedos MK48, frisando que este é um número limitado pelo espaço da sala de torpedos do submarino e que uma tripulação bem

adestrada lançaria sua primeira salva de quatro torpedos em cerca de dois minutos e depois levaria de dez a 20 minutos para recarregar cada tubo de lançamento. “Com estas limitações, se houvesse oito SSN disponíveis no teatro de operações, eles conseguiriam afundar cerca de 120 navios. Dessa forma, embora a Marinha dos EUA possa destruir a Força Naval da China, a invasão continuaria, possibilitada pelo apoio logístico de centenas de milhares de outros barcos e navios chineses de outras origens, como guarda costeira, barcos de pesca e outros tipos de transporte. Portanto, os submarinos de ataque dos EUA precisam transportar um sistema de armas que consiga perturbar significativamente a invasão chinesa”, detalha.

O oficial apresenta o sistema de defesa Arma Compacta de Ataque Rápido (Craw, do inglês Compact Rapid Attack Weapon), antitorpedo com 6 3/4 polegadas de diâmetro e 9 pés de comprimento desenvolvido pelo Laboratório de Pesquisa Aplicada da Pen State University. Um SSN pode levar dez Craw para cada torpedo pesado. Usando sistema de lançamento de cânister, permite até duas pilhas de cinco dentro de cada tubo de lançamento de torpedo; desta forma, em vez de 26 torpedos pesados, poderia transportar dez pesos pesados e 160 Craw, melhorando substancialmente sua eficácia contra muitos alvos.

Em conclusão, avalia que o Craw ainda não é a solução perfeita, pois seu curto

\* Submarinista, serviu a bordo dos submarinos *Maine*, *Bremerton* e *Michigan*. É aluno do US Naval War College, em Newport, Rhode Island.

alcance pode transformar-se numa oportunidade de detecção do submarino, mas que esse risco tático pode ser administrado, e

que a decisão de qual armamento usar requer julgamentos que variam de situação para situação.

## EVOLUÇÃO DOS CONCEITOS ESTRATÉGICOS DA OTAN

Capitão-Tenente (Marinha da Espanha) Carlos Celedonio Ameyugo Fernández Del Campo  
(*Revista General de Marina*, Espanha, fevereiro/2024, pp. 61-69)

O artigo analisa as razões que modificaram as linhas gerais de ação que regem a Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), demonstrando sua evolução em função de mudanças na ordem mundial.

O texto explica que, de 1950 a 1968, os Conceitos Estratégicos da Otan (NSC) obedeciam ao contexto internacional da Guerra Fria, em que o poder militar e sua capacidade de ação são direcionados para a dissuasão, com propósito de prevenir agressões. É a época em que a Otan organiza sua estrutura buscando interoperabilidade e coordenação entre as diversas Forças Armadas dos países aliados, com o propósito de transmitir à União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) a ideia de que a guerra não valia a pena. Com a modificação do arsenal nuclear soviético para um de igual poder ao da Otan, a visão de dissuasão vai se transformando numa realidade de “destruição mútua assegurada”, razão que leva os Estados Unidos da América (EUA) a convencerem os demais membros da Organização a desenvolverem uma estratégia de resposta flexível, “em que fatores políticos, diplomáticos, econômicos e militares pudessem convergir para resolver conflitos”.

O autor lembra que, no final da década de 1980, os EUA promoveram a Revolução nos Assuntos Militares, que se baseava “num elevado desenvolvimento tecnológico com aplicação militar para obter vantagem sobre o inimigo”, o que

fez a União Soviética perder mais uma vez a vantagem a favor da aliança. “O mundo se globaliza, a Cortina de Ferro cai, surgem novos problemas na gestão de crises, e os limites geográficos se tornam um assunto de grande importância”, diz.

De 1980 a 1991, os conceitos clássicos de dissuasão e defesa foram combinados para obter cooperação e segurança. O propósito da existência da Otan foi redefinido, “substituindo a ‘quantidade’ pela tecnologia. Foram estabelecidas novas prioridades, como a gestão de crises e o controle de conflitos fora do âmbito geográfico tradicional, possibilitando a atuação da aliança nas atividades de manutenção da paz”, explica.

Em 1999, surgem novos NSC, propondo a manutenção de um esforço combinado de forças nucleares e convencionais, baseadas na Europa, com tarefas de resolução pacífica de conflitos; consulta, dissuasão e defesa na gestão de qualquer crise; e possibilidade de associação com países ou organizações terceiras. Em 2010, novos NSC são criados, e a Aliança declara a zona euro-atlântica em paz absoluta. Passa-se a considerar novas ameaças, como “mísseis balísticos nucleares, ataques cibernéticos, terrorismo, ataques assimétricos, fraqueza em certas fronteiras ou mesmo segurança energética. As ferramentas políticas e militares para a gestão de crises e a segurança cooperativa são priorizadas”.

As análises de Del Campo, embora rápidas e sem detalhes, permitem emba-

sar a conclusão de que a Otan, enquanto organização, conhece bem os estímulos estrangeiros e a evolução geopolítica e geoestratégica e vem se adaptando para tentar se antecipar às mudanças, usando os NSC para guiar parceiros e aliados. A Organização busca que diplomacia e diálogo sejam priorizados pelos seus componentes,

mas, diante de novas ameaças e novos atores, ainda cabe manter a ideia de “projetar a imagem de Forças Armadas poderosas, prontas para agir, modernas, tecnologicamente avançadas, com capacidade de interoperabilidade e rápidas. Em suma, é o poder de dissuasão num mundo cada vez mais turbulento e com ameaças maiores”.

## UMA ANÁLISE DAS RELAÇÕES ENTRE ESTADOS UNIDOS E TAIWAN

Rodolfo Bastianelli\*

(*Rivista Marittima*, Itália, maio/2023, pp. 86-98)

A situação geopolítica de Taiwan não faz parte do nosso cotidiano, mas, com a República Popular da China se tornando um grande parceiro comercial, sendo que Taiwan também o é, entender o envolvimento dos Estados Unidos nesta história passa a ser fundamental. O artigo apresentado por Bastianelli nos ajuda a compreender as relações entre Washington, Pequim e Taipei desde o estabelecimento das forças nacionalistas na ilha de Taiwan até os dias de hoje.

O autor dividiu seu trabalho da seguinte maneira: Análise dos principais eventos durante as administrações: Trumam, Eisenhower e Kennedy; Nixon, Carter, Reagan e George H.W. Bush; Clinton e George W Bush; e, por último, Obama e Trump.

Iniciando pelo período em que a China se encontrava em plena guerra civil, dividida entre as forças nacionalistas de Chiang Kai-shek e as forças comunistas de Mao Zedong, Bastianelli comenta sobre a deterioração das forças nacionalistas e as unidades comunistas assumindo o controle

das cidades mais importantes do país: “o regime nacionalista, com as restantes forças militares ainda sob o seu controle, retirou-se para a ilha de Taiwan, onde Chiang Kai-shek declarou, a 8 de dezembro de 1949, que o governo se tinha ‘realocado temporariamente’, continuando, assim, a constituir o legítimo representante da China”.

Assim, passa a abordar a nova visão estratégica americana, observando que, conforme dizia-se nos círculos políticos, a primeira linha de defesa estratégica passava pela ilha de Taiwan. Na época, o General Bradley e o General McArthur redigem o Memorando sobre Formosa, em que destacam a importância das ilhas do Pacífico, não sendo, entretanto, divulgado documento oficial da Casa Branca sobre o tema. O autor lembra que a administração de Eisenhower tinha colocado o governo de Taipei como único representante de toda a China, mas Kennedy, desde sua campanha eleitoral, tinha afirmado que buscava encontrar uma solução para o problema “Duas Chinas”.

\* Bacharel em Direito, com especialização pelo Instituto Frances de Relações Internacionais (IFRI), em Paris. Professor de História das Relações Internacionais. Escreve sobre política externa para o jornal *L'Occidentale*, colabora com a *Limes*, revista italiana de Geopolítica, e é colaborador da *Rivista Marittima* desde 2009.

Na análise do período seguinte, enfoca a aproximação entre os EUA e a China Popular, decisão política devido a um agravamento progressivo entre China e União Soviética, explicando que Nixon tentava conseguir uma posição vantajosa para conter o avanço de Moscou na Ásia e obter um desligamento honroso do conflito vietnamita. Cita, ainda, a Resolução 2.758 de 1971, da ONU, que afastou os delegados de Taipei das Nações Unidas, atribuindo o assento ocupado até então pela República da China à República Popular da China, que se tornou também membro permanente do Conselho de Segurança.

No terceiro período, destaca a situação política decorrente do fim da Guerra Fria, em que a dissolução da União Soviética levou a redefinição da política externa e de segurança dos EUA, observando que, com a eleição de Bill Clinton em 1992, as garantias de segurança dadas a Taiwan estiveram entre as mais fortes dos últimos anos, permanecendo durante os anos da administração de George W. Bush. “A situação só começa a se modificar quando o presidente de Taiwan deseja adotar uma nova Constituição para a ilha, pois o presidente americano havia afirmado que deveria ser mantido o compromisso de não se proclamar a independência de Taiwan”, diz Bastianelli.

A análise chega a 2008, com Obama na Casa Branca, época em que uma crise econômica atinge todo o país, fazendo com que o presidente dos EUA se con-

centre nas questões internas, deixando as externas para escalões secundários. Assim, a administração americana assume um tom mais conciliatório em relação a Pequim, a fim de obter apoio em outras questões que envolviam a Coreia do Norte e depois o Talibã.

O artigo aponta que, na administração Trump, é adotada uma postura mais firme nas relações comerciais com Pequim, na esperança de que a China auxiliasse na pressão sobre Pyongyang para suspender seus programas de mísseis e nuclear. E comenta que, com o passar do tempo, a China passou a ter maior influência econômica sobre outras nações, o que levou três estados centro-americanos a romperem relações diplomáticas com Taiwan. “Sobre isso, os EUA reagiram afirmando que ‘os laços com a China no longo prazo não levam ao desenvolvimento econômico, mas apenas à dependência e subserviência em relação a Pequim’ ”.

Em conclusão, Bastianelli afirma que, ao longo do último meio século, as atitudes dos Estados Unidos em relação à China mudaram, primeiro por considerá-la um aliado informal na luta contra a União Soviética na Ásia, depois um membro importante da comunidade econômica internacional com o qual se deve manter um diálogo pragmático e, finalmente, “um rival estratégico capaz de representar um perigo potencial para a segurança nacional contra o qual se deve adotar uma firme política de contenção”.

# NOTICIÁRIO MARÍTIMO

Esta seção destina-se a registrar e divulgar eventos importantes da Marinha do Brasil e de outras Marinhas, incluída a Mercante, dar aos leitores informações sobre a atualidade e permitir a pesquisadores visualizarem peculiaridades da Marinha.

Colaborações serão bem-vindas, se possível ilustradas com fotografias.

---

## SUMÁRIO

(Matérias relacionadas conforme classificação para o Índice Remissivo)

### ADMINISTRAÇÃO

#### *BATIMENTO DE QUILHA*

Batimento de Quilha da Fragata *Jerônimo de Albuquerque* (282)

#### *COMEMORAÇÃO*

110º Aniversário da Força de Submarinos (283)

DPHDM celebra Dia da Cultura na Marinha com livro sobre o Almirante Max (284)

DPHDM comemora 80 anos do Navio-Museu *Bauru* (285)

Tribunal Marítimo completa 90 anos (289)

#### *CONTROLE ADMINISTRATIVO*

MB implementa nova sistemática para prova de vida (292)

#### *CURSO*

MB define criação de Curso de Gestão para Oficiais Superiores (292)

#### *DIRETORIA DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA*

*Nau dos Descobrimentos* volta ao circuito expositivo do ECM (293)

#### *LANÇAMENTO*

Lançamento da Fragata *Tamandaré* (293)

#### *POSSE*

Assunção de cargos por almirantes (294)

#### *PRÊMIO*

Prêmio Eficiência do Comando da Força de Superfície (295)

Vencedores dos troféus *Dulcineca*, *Operativos* e *Positicon* (295)

#### *PROGRAMA ANTÁRTICO BRASILEIRO*

Encontro da Frente Parlamentar de Apoio ao Programa Antártico (296)

*PROGRAMA NUCLEAR*

Energia nuclear é tema em audiência pública no Congresso Nacional (297)

**ÁREAS**

*GUINÉ*

Exercícios Guinex IV e Remex (297)

**ARTES MILITARES**

*DOUTRINA*

MB contribui com centro de formação no Reino Unido (298)

*LIDERANÇA*

Turma de Cobertura Jornalística em Combate treina em pista de liderança da MB (299)

**ATIVIDADES MARINHEIRAS**

*BUSCA E SALVAMENTO*

Marinha resgata tripulantes no litoral de Natal (300)

**CIÊNCIA E TECNOLOGIA**

*PROJETO*

MB e Projeto Tamar renovam acordo de cooperação (301)

**CONGRESSOS**

*CONFERÊNCIA*

Marinha do Brasil participa da SCiBiz Conference 2024 (302)

Marinha participa da 5ª Conferência Nacional de CTI (302)

*PALESTRA*

Planejamento ordenará potencialidades do mar brasileiro (303)

*SIMPÓSIO*

Simpósio “O Poder Naval e os Desafios Contemporâneos” (304)

**EDUCAÇÃO**

*COLÉGIO NAVAL*

CN é o 1º colocado no *ranking* do Ideb no Rio de Janeiro (305)

*ENSINO DA MARINHA*

Implementação definitiva do Magistério Militar Naval (305)

*ESPORTE*

Resultados Esportivos (306)

**FORÇAS ARMADAS**

*AERONAVE*

Sarp mapeia áreas atingidas no Rio Grande do Sul (306)

*ADESTRAMENTO*

Marinha realiza Aderib II no Rio Amazonas (307)

Operação Lançamento de Armas (308)

*DEFESA*

Brasil reforça defesa contra ataques eletrônicos (309)

*OPERAÇÃO COMBINADA*

MB participa de operações Fraternal, Unitas e Solidarex (309)

Operação Acrux XI (310)

*OPERAÇÃO CONJUNTA*

Marinha encerra participação em GLO (311)

Marinha e Exército retiram recipientes químicos no RS (312)

Marinha reforça apoio logístico no combate a incêndios no Pantanal (313)

**PODER MARÍTIMO**

*APRESAMENTO*

MB apreende embarcações com madeira e manganês (314)

*IMO*

Recomendação da IMO ampliará segurança da navegação em Santos (315)

*MENTALIDADE MARÍTIMA*

Desafios na Amazônia Azul (316)

*PORTOS E COSTAS*

Vale Logística completa implantação do Speed (316)

Terminal da Vale Logística apoia embarque de açúcar para a Ásia (317)

*SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO*

MB conduz plano de ação para enfrentamento à seca na Amazônia Ocidental (318)

**PSICOSSOCIAL**

*ASSISTÊNCIA*

“Navios da Esperança” levam assistência médica a localidades de difícil acesso (319)

## BATIMENTO DE QUILHA DA FRAGATA *JERÔNIMO DE ALBUQUERQUE*

A Marinha do Brasil, a Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron) e a Sociedade de Propósito Específico (SPE) Águas Azuis realizaram, em 6 de junho último, a Cerimônia de Batimento de Quilha da Fragata *Jerônimo de Albuquerque* (F-201). O evento aconteceu na Thyssenkrupp Estaleiro Brasil Sul, em Itajaí (SC).

A Cerimônia de Batimento de Quilha é um evento tradicional da construção naval que, no passado, consistia na finalização da primeira parte do navio, a quilha, a partir da qual eram edificadas as demais estruturas. A evolução da engenharia e o aperfeiçoamento nos processos de produção naval permitiram que nos projetos modernos, como o das Fragatas Classe *Tamandaré*, a construção seja feita por meio de blocos. Eles são montados separadamente e depois unidos, dando forma ao navio. Nesse caso, o batimento é caracterizado pelo posicionamento de um desses blocos em seu local de edificação.

Esse primeiro bloco corresponde à praça de máquinas de vante. A estrutura metálica pesa, aproximadamente, 52 toneladas, e nela serão instalados dois motores, uma caixa redutora e equipamentos auxiliares. As próximas etapas serão a edificação do bloco que forma a praça de máquinas de ré e a posterior instalação de equipamentos.



A Fragata *Jerônimo de Albuquerque* é o segundo navio do Programa Fragatas Classe *Tamandaré*

A F-201 teve seu processo de construção iniciado há seis meses. O navio leva o nome de *Jerônimo de Albuquerque* em homenagem ao primeiro brasileiro nato a comandar uma Força Naval em missão tipicamente militar para defender o então Brasil Colônia. Foi um dos heróis da expulsão dos franceses e da conquista do Maranhão em 1613.



Medalha comemorativa dos 400 anos das ações sob o comando de Jerônimo de Albuquerque

(Fonte: *Revista Marítima Brasileira*, v. 133, n.10/12 - out./dez. 2013 e Agência Marinha de Notícias)

## 110º ANIVERSÁRIO DA FORÇA DE SUBMARINOS

O Comando da Força de Submarinos completou, em 17 de julho último, 110 anos de existência. O comandante da Força, Contra-Almirante Humberto Luis Ribeiro Bastos Carmo, emitiu a seguinte Ordem do Dia alusiva ao evento:

“Hoje, nossa Força de Submarinos completa seu 110º aniversário de criação. Ao longo desse período, esta secular Força distinguiu-se não só pelas missões que contaram com diferentes classes de submarinos, como também pelo domínio das atividades de escafandria, mergulho saturado, mergulho de combate, socorro e salvamento de submarinos sinistrados, além da medicina hiperbárica e psicologia de submarinos. Ressalta-se, ainda, a constante capacitação de nossos militares, que desperta o interesse do público em geral, a respeito de nossas atividades peculiares, no âmbito da Marinha do Brasil.

Ao recordarmos esta significativa e memorável data, 17 de julho de 1914, nos reportamos ao passado para encontrarmos a gênese da Flotilha de Submersíveis, que, à época, contou com a incorporação de três submarinos da classe *Foca* e de um tênder, adquiridos na Itália, no âmbito do Programa de Construção Naval de 1904.

Do pioneirismo de 1914 até a atualidade, homens do passado e do presente orgulhosamente perpassaram seus gloriosos momentos tripulando os submarinos das classes *Balilla*, *Perla*, *Fleet-Type*, *Guppy*, *Oberon* e *IKL*. Finalmente, nossa realidade patente, a classe *Riachuelo*, que marca a consecução de uma das etapas de um projeto bem-sucedido.

A convicção de experiências vividas em nosso passado é marca indelével de que o emprego da arma submarina evoluiu *pari passu* com os programas estratégicos, os quais singram para um novo patamar,



Brasão do Comando da Força de Submarinos

no qual a construção do submarino convencionalmente armado com propulsão nuclear, o *Álvaro Alberto*, objeto precípua do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub), não só elevará a atuação da Marinha do Brasil no Atlântico Sul, como também propiciará efeitos benéficos sobre a economia e o fomento às pesquisas tecnológicas para o nosso país.

Nesse contexto, o ano de 2024 marcou a incorporação do Submarino *Humaitá* ao setor operativo. Segundo submarino da classe *Riachuelo*, o *Humaitá* junta-se aos *Tupi*, *Tikuna* e *Riachuelo*, somando esforços para a proteção de nossa Amazônia Azul. Destaca-se, também, a inauguração do Edifício Almirante Felinto Perry, nova sede do Comando da Força de Submarinos, localizado no Complexo Naval de Itaguaí. Essa mudança marca o início de uma nova linha temporal de nossa insigne história, que ganhará robustez, no futuro, com as incorporações dos submarinos *Tonelero* e *Angostura*.

Esse é o nosso legado, um horizonte favorável ao pleno desenvolvimento da Força de Submarinos, que, ao longo de seus 110 anos, buscou modernização, aprimoramento das doutrinas, novas táticas de emprego, aquisição e modernização de meios, utilizando equipamentos de ponta, bem como adequada e constante formação e capacitação de seu pessoal, por meio de cursos, intercâmbios com outras Marinhas e participações em cursos e fóruns internacionais.

Por conseguinte, congratulo-me com nossos ex-comandantes e as tripulações do passado e do presente, militares e servidores civis que nos presenteiam com suas ilustres presenças. É um orgulho poder enaltecer aqueles que, por meio da honra, comprometimento, abnegação, liderança e exemplos, se dedicaram a

manter elevado o nome de nossa Força de Submarinos.

Por fim, manifesto meus cumprimentos a todos os civis e militares agraciados como submarinistas honorários e aos oficiais e praças que se distinguiram por atingirem marcas significantes de horas de imersão, horas de mergulho e tempo em atividade de mergulho de combate. Parabéns aos novos ‘bons companheiros e belos amigos’. Tenham a plena convicção de que os senhores e senhoras contribuem para elevar o nome de nossa querida ‘Flotilha’ com relevantes serviços prestados à Força de Submarinos, em prol de nossas tradições e da manutenção de nossa soberania na Amazônia Azul.

*Usque ad sub acquam nauta sum!*

Glória à Flotilha!

Viva a Marinha!”.

(Fonte: Bono nº 652, de 17/7/2024)

## DPHDM CELEBRA DIA DA CULTURA NA MARINHA COM LIVRO SOBRE O ALMIRANTE MAX

Foi comemorado no Museu Naval (Rio de Janeiro-RJ), em 6 de agosto último, o Dia da Cultura na Marinha. “Cultura e identidade naval: como as atividades culturais impactam as Forças Armadas” foi o painel comemorativo da data, a qual faz alusão ao aniversário do Patrono da Cultura na Marinha, Contra-Almirante (Honorário) Max Justo Guedes.

Reunindo especialistas em cultura marítima e naval, foram apresentadas ao público discussões relevantes que giram em torno do papel da cultura marítima e naval na Marinha do Brasil (MB), nos Estados Unidos da América e no Reino Unido, em especial o envolvimento de artistas que pintaram Marinhas para o Reino Unido e para o Brasil. Após, foi realizada palestra sobre as contribuições



do Almirante Max para o soerguimento deste setor de história naval na MB.

As palestras foram proferidas pela Professora Doutora Iris Kantor, do Departamento de História da Universidade de São Paulo (USP), e pelo Professor Andrew Lambert, cujo trabalho concentra-se na história naval e estratégica do Império Britânico, entre as Guerras Napoleônicas e a Primeira Guerra Mundial, e no desenvolvimento inicial da historiografia naval.

Na sequência, foi inaugurada a exposição temporária “Tinta e Fogo: a Esquadra por Balliester”, composta por 36 quadros

do pintor especializado em paisagens marinhas e que contou com a presença de sua neta, Leila Balliester.

No mesmo dia, foi lançado o livro *Max Justo Guedes – contribuições do Patrono da Cultura na Marinha*. A obra, disponível em formato digital, apresenta uma seleção de 18 importantes escritos do notável marinheiro e intelectual brasileiro. O livro é uma iniciativa da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM), em parceria com o Departamento Cultural do Abrigo do Marinheiro (DCAMN) e a Editora Letras Marítimas.

(Fonte: [www.dphdm.mb](http://www.dphdm.mb))

## DPHDM COMEMORA 80 ANOS DO NAVIO-MUSEU *BAURU*

A Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM) comemorou, em 15 de agosto último, os 80 anos de incorporação do Navio-Museu (NM) *Bauru* à Marinha do Brasil (MB). A solenidade contou

com a presença do comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen. O *Bauru*, que teve participação essencial durante a Segunda Guerra Mundial, encontra-se aberto à visitação pública no Espaço Cultural da Marinha (ECM), na cidade do Rio de Janeiro.

O navio registrou mais de 295 mil milhas náuticas navegadas ao longo dos seus 38 anos, cinco meses e 17 dias no Serviço Ativo. Teve sua origem como o Destróier de Escolta USS *McAnn*, na Marinha dos Estados Unidos da América, sendo depois



Navio-Museu *Bauru*

transferido ao Brasil e incorporado à Força Naval do Nordeste durante a guerra, em missões de escolta a comboios e apoio ao serviço aéreo de evacuação das tropas aliadas vindas da Europa. Vale destacar sua atuação no pós-guerra como contratorpedeiro de escolta e, depois, como aviso oceânico, totalizando 1.423 dias de mar. Hoje, soma mais de 42 anos como navio-museu, inaugurado em 7 de julho de 1982.

Ao término da leitura da Ordem do Dia alusiva à data, emitida pelo diretor da DPHDM, Vice-Almirante (RM1) Gilberto



Os 80 anos do *Bauru* foram comemorados no Espaço Cultural da Marinha

Santos Kerr, os presentes puderam ouvir uma mensagem especial de seu antigo tripulante, o Almirante de Esquadra Alfredo Karam, ex-ministro da Marinha, finalizada com as seguintes palavras: “Quem não cultua o passado, não merece o presente”.

## ORDEM DO DIA DO ALMIRANTE KERR

“Responsável pela salvaguarda da memória da Marinha do Brasil, é missão da Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM) registrar a história do pessoal e dos meios navais de nossa esquadra. Sendo assim, é com imensa satisfação que esta Diretoria celebra, na data de hoje, 80 anos de incorporação à MB do Contratorpedeiro de Escolta *Bauru*, transformado em navio-museu e aberto à visitação do público em geral há mais de 40 anos.

O contratorpedeiro de escolta, USS *McAnn*, foi construído no Estaleiro Federal Shipbuilding e Drydock Co., em Newark, Nova Jersey, e custeado pela

população da cidade de Rochester, Nova Iorque, mediante aquisição de bônus de guerra, como é habitual em nações de elevada mentalidade marítima. O navio teve o batimento de quilha em 26 de maio de 1943, sendo lançado ao mar em 15 de setembro e incorporado à Marinha dos Estados Unidos em 11 de outubro do mesmo ano, tendo como primeiro comandante o Capitão de Fragata Charles F. Hooper.

Até o dia 30 de outubro de 1943, o navio ficou sob a assistência técnica do Arsenal de Brooklyn (Estados Unidos) para terminar a instalação de parte do seu equipamento. Durante este período, houve preparação e treinamentos intensivos da guarnição, com lançamentos de bombas de profundidade para provas de resistência estrutural do casco.

No dia seguinte, suspendeu para as Ilhas Bermudas (Caribe), a fim de realizar provas de eficiência. O navio permaneceu nas proximidades das Bermudas até o dia 26 de novembro de 1943, quando foi submetido à inspeção de partida, sendo considerado uma unidade eficiente de

combate. Durante este período, foram realizados pequenos reparos, tendo o navio saído ao mar para atividades diversas, entre as quais: exercícios de tiro, cruzeiros noturnos, manobras táticas e exercício de tática antissubmarino.

Após breve estadia na Base Naval de Key West, no princípio de março de 1944, o navio partiu em serviço de comboio para o Atlântico Sul e atracou, em 17 de março, no Porto de Recife (PE). Durante o período em que esteve no Recife, realizou lançamento de torpedos e saiu para o mar em treinamentos, sendo submetido a inspeção naquele porto em 19 de maio de 1944. No dia 16 de julho, suspendeu para constituir a escolta do cruzador norte-americano *Memphis*, em serviço de patrulha oceânica até a altura da Ilha de Ascensão (Reino Unido). Estiveram embarcados no ex-*McAnn*, para adestramento, o Segundo-Tenente Enio Tullio Domingues da Silva e o Guarda-Marinha Fernando Ribeiro de Macedo.

O Contratorpedeiro de Escolta *Bauru* foi incorporado à Marinha pelo Aviso Ministerial nº 1.326, de 15 de agosto de 1944, e submetido à Mostra de Armamento em 17 de agosto de 1944, recebendo o indicativo visual Be4. A cerimônia de recebimento ocorreu na Base Naval de Natal (RN), com as presenças do Vice-Almirante Jonas H. Ingram, representante do governo americano, e do diretor da Base Naval de Natal, Contra-Almirante Ary Parreiras. O *Bauru* foi o quarto de uma série de oito navios então cedidos ao Brasil pelos Estados Unidos, sendo os outros *Bertioga*, *Beberibe*, *Bracuí*, *Baependi*, *Benevente*, *Babitonga* e *Bocaina*, e o primeiro navio da Marinha do Brasil a ostentar este nome, recordando vários acidentes geográficos do estado de São Paulo, correspondendo ao nome de uma cidade, de uma cachoeira e de um rio afluente da margem esquerda do Rio

Tietê. Sua origem vem do nome geográfico do tupi-guarani Mbai-yú-rú, que significa 'águas precipitadas das alturas'.

O navio foi imediatamente incorporado à Força Naval do Nordeste, permanecendo sob a direção da Quarta Esquadra Norte Americana (Task Force 46) durante as operações de guerra no Atlântico Sul.

Em virtude da dissolução da Força Naval do Nordeste, em 28 de dezembro de 1945, o *Bauru* foi desincorporado, ficando diretamente subordinado ao Estado-Maior da Armada. Em 15 de janeiro de 1946, foi incorporado à Segunda Flotilha de Contratorpedeiros e passou a integrar, juntamente ao Contratorpedeiro de Escolta *Beberibe*, a Primeira Seção da Segunda Divisão dessa Flotilha. De acordo com a nova organização dada às Forças Navais, pelo Aviso Ministerial nº 2421, de 16 de agosto de 1955, o *Bauru* passou a constituir, ao lado dos demais navios da classe *Bertioga*, o 2º Esquadrão de Contratorpedeiros. Os navios da classe *Bertioga* introduziram novos equipamentos, táticas e conceitos na Marinha brasileira, sendo, durante anos, a espinha dorsal da Esquadra. Eram navios antissubmarinos completos, confortáveis e poderosos, tanto para enfrentar os submarinos imersos como na superfície. Eram belonaves de combate bastante ágeis e de grande manobrabilidade, pois sua propulsão diesel-elétrica permitia um aumento gradual e rápido de velocidade.

Sua tripulação era formada por 13 oficiais e 213 praças, quando armado em guerra, e 188 homens em tempo de paz.

Dentre as numerosas missões desempenhadas pelo Contratorpedeiro *Bauru* durante sua vida operativa, destacam-se as relativas à caça antissubmarino, escolta de comboios e apoio ao serviço aéreo de evacuação das tropas americanas vindas da Europa.

Durante a Segunda Guerra Mundial, o Contratorpedeiro de Escolta *Bauru* navegou 46.729,5 milhas, perfazendo 188 dias de mar.

Sua última missão como contratorpedeiro ocorreu em 21 de março de 1964, com a viagem de ambientação dos alunos do Colégio Naval. Em 5 de junho de 1964, o Contratorpedeiro de Escolta *Bauru* foi reclassificado e transferido para o Esquadrão de Avisos Oceânicos, quando passou a ostentar o indicativo visual U28. Teve removido seu equipamento antissubmarino e passou a navegar em apoio aos faróis e às pesquisas hidrográficas, visitas regulares ao Posto Oceanográfico da Ilha de Trindade (Poit), apoios às regatas interoceânicas, transporte de guardas-marinha em viagem de instrução e recuperação de boias desgarradas.

Durante os 38 anos, cinco meses e 17 dias em que permaneceu no Serviço Ativo da MB, percorreu 295.428,9 milhas em 1.423 dias de mar.

No dia 17 de fevereiro de 1982, foi determinada a baixa do Aviso-Oceânico *Bauru* e, em 7 de julho de 1982, passou a ser designado como navio-museu de classe especial, na condição de navio solto, diretamente subordinado ao Comando do 1º Distrito Naval. A concretização da ideia de criar o primeiro navio-museu do Brasil ocorreu então, fruto do apoio de entidades governamentais e privadas de elevado espírito patriótico, por intermédio de doações. Neste contexto, ressalta-se a importância da preservação do navio, apontado como monumento histórico flutuante, sendo testemunho da Segunda Guerra Mundial, de valor histórico e remanescente, conforme as palavras do então diretor de Intendência da Marinha, Vice-Almirante Estanislau Façanha Sobrinho: ‘Ao longo de sua história, a Marinha do Brasil tem deixado desaparecer navios de alto valor histórico [...] ainda temos

em serviço um dos navios integrantes da gloriosa e inesquecível Força Naval do Nordeste, o Aviso Oceânico *Bauru* [...] À vista do exposto peço vênias a V. Exa. para sugerir seja o AvOc *Bauru*, ao ser dado baixa conservado como monumento histórico flutuante em honra daqueles companheiros que mergulharam para sempre nas águas do Atlântico, no cumprimento do dever’.

Em 21 de julho de 1982, foi fundeado na enseada em frente ao Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra Mundial e aberto ao público, no Aterro do Flamengo, cidade do Rio de Janeiro (RJ), em cerimônia presidida pelo então ministro da Marinha, Maximiano Eduardo da Silva Fonseca.

Trazia nesta analogia uma clara mensagem, com sua silhueta esguia: mostrar ao povo brasileiro um dos navios que contribuíram para manter as vias de comércio marítimo desimpedidas e cujo valor cognitivo se traduz pela soberania do país e defesa das riquezas nacionais em nosso entorno estratégico.

Posteriormente, foi transferido para o cais do Comando do 1º Distrito Naval. Em 20 de janeiro de 1996, atracou no antigo cais do Lóide Brasileiro, por ocasião da inauguração do Espaço Cultural da Marinha neste local.

Em 20 de outubro de 1998, foi realizada a Mostra de Desativação da Organização Militar Navio-Museu *Bauru*, que passou a constituir uma divisão integrada à estrutura orgânica do Serviço de Documentação da Marinha, de acordo com a Portaria Ministerial nº 209, de 31 de agosto de 1998. Atualmente, o Navio-Museu *Bauru* constitui meio expositivo de um Departamento da DPHDM e permanece aberto à visitação do público no Espaço Cultural da Marinha

Ao comemorarmos os 80 anos de incorporação do navio que simboliza a

escola de várias gerações de marinheiros, é fundamental refletirmos sobre seu papel na proteção dos comboios no Teatro de Operações do Atlântico Sul e na revolução das táticas antissubmarino, desde novas técnicas de soldas e costuras do costado até o emprego da tecnologia inovadora do sonar. Podemos dizer que estas inovações dominaram nossa Marinha até a chegada das fragatas classe *Niterói*.

Tendo as águas do Atlântico Sul como palco, seus conveses de aço fizeram a temperatura de nossos homens do mar, cujo filho mais célebre e ilustre completou recentemente 100 anos de vida e nos deixou uma breve mensagem, com a qual encerramos esta homenagem a todos que contribuíram para escrever este legado.

DPHDM: Preservar a memória para construir a história.”

## TRIBUNAL MARÍTIMO COMPLETA 90 ANOS

Foi comemorado, em 5 de julho último, o 90º aniversário do Tribunal Marítimo. O presidente do órgão, Vice-Almirante (RMI) Ralph Dias da Silveira Costa, emitiu a seguinte Ordem do Dia alusiva à data:

“Em 5 de julho de 1934, na capital dos Estados Unidos do Brasil, o Tribunal Marítimo foi instituído pelo Decreto nº 24.585, cujo evento catalisador foi o acidente com o navio alemão *Baden*, ocorrido em 1930.

Nestes 90 anos, outra efeméride a ser ressaltada é a promulgação da Lei nº 2.180, de 1954, digamos, o nosso ‘marco legislativo’, que estabelece as competências legais, balizando o funcionamento desta corte.

Peço vênua para realizar uma analogia com os termos do planejamento militar. Nesse sentido, o Tribunal possui sua missão, que, no jargão castrense, é tarefa mais propósito, delineada com muita precisão pela lei. Vejamos: julgar os acidentes e fatos da navegação (tarefa) a fim de (propósito) promover a segurança da navegação. Nesta toada, o Tribunal tem se destacado, ao longo dos anos, pela legitimidade de seus acórdãos. Cada processo que aqui chega é tratado com seriedade e imparcialidade, e atualmente estamos implementando formas de julgamentos mais céleres, como as já empregadas no Poder Judiciário.

Ainda no tema das atribuições da corte e utilizando a já citada analogia, há a segunda missão: registrar a Propriedade Marítima e o ônus sobre as embarcações, conceder o certificado de registro de armadores e o Registro Especial Brasileiro (tarefas), a fim de (propósito) trazer segurança jurídica aos empreendedores e investidores. Neste caso, ressaltam-se os procedimentos que asseguram a legitimidade aos proprietários e armadores e a conformidade documental das embarcações. Hoje em dia, explorando o ambiente cibernético, estamos progredindo em termos de prestação nos nossos despachos, com alguns notáveis avanços.

Neste ponto e sem falsa modéstia, trago três invejáveis características deste tribunal, previstas na lei:

– jurisdição em todo o território nacional, um único tribunal em todo o Brasil, para exercer as atribuições a nós delegadas pelo poder público. Aqui cabe citar a pioneira sessão ordinária realizada em maio deste ano na Associação Comercial de Santos, usufruindo o dispositivo legal desta jurisdição e deslocando o plenário para a ‘cidade-porto’;

– o inexorável vínculo com a Marinha do Brasil, que, dentre outros prós, nos traz a capilaridade para levar o braço da justiça

*Justiça e Segurança para Navegação!*



**90 ANOS DE LEGADO MARÍTIMO**

marítima por meio das capitânicas nos mais distantes rincões do Brasil;

– autonomia, capacidade de operar de maneira independente, sem a interferência direta de entidades externas, em suas decisões e procedimentos. Temos que sustentar e dar credibilidade a essa capacidade. Nesta esteira, sigo com o reconhecimento da participação incansável e dedicada dos juízes. São eles os guardiões da justiça e asseguram que as decisões sejam tomadas com base em critérios técnicos, na busca pela verdade.

Por dever de justiça devo mencionar, também, que, no labor das lides jurídicas, exercido neste egrégio Tribunal, apresentam-se outros fundamentais atores: a Procuradoria Especial da Marinha (PEM), à qual compete zelar pelo respeito à Constituição e pelo ordenamento jurídico nos processos do Tribunal Marítimo, o que revela sua proeminente ligação com esta corte, em função da sua origem e de seu funcionamento aqui no interior deste prédio e que, de forma independente e imparcial, se apresenta como órgão acusador e fiscal de lei; e os advogados, exercendo o patrocínio nesta tribuna, por meio de sustentações bem fundamentadas, o que garante que as partes envolvidas tenham uma justa defesa. Ambos, a PEM e a reconhecida advocacia marítima, a qual figura entre os melhores quadros da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), trabalham com rigor e dedicação e engrandecem as decisões aqui proferidas.

Ainda no campo dos agradecimentos, reconheço o importante apoio prestado a este Tribunal pelos comandos de todas as organizações militares afetas às missões já elencadas e também agradeço aos Tribunais Regionais Federais, Tribunais de Justiça, Procuradoria da República no Rio de Janeiro, Advocacia-Geral da União e Defensoria Pública da União.

Não poderia deixar de mencionar, também, toda a comunidade marítima e fluvial, que interage cotidianamente neste Tribunal e compõe uma das razões de nossa existência.

Os 90 anos deste Tribunal são um marco significativo na história do Direito Marítimo do nosso país, um testemunho da dedicação e da competência de todos os que, ao longo de décadas, contribuíram para a consolidação deste Areópago: presidentes, juízes, servidores civis e militares que, neste belo edifício centenário de estilo neoclássico, labutaram e ainda labutam. Estamos todos de parabéns.

E, por oportuno, apresento uma reverência ao primeiro presidente, o insigne Almirante Adalberto Nunes, que possui um admirável elenco de cargos exercidos na Marinha – para nosso orgulho, neste currículo, encontra-se a corte marítima brasileira.

Já chegando ao final e de forma muito especial, agradeço ao Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen, o Senhor Comandante da Marinha, a sua honrosa presença e por presidir esta memorável sessão, ressaltando mais uma vez o histórico, inexorável e intransferível vínculo com a invicta Marinha de Tamandaré.

Almirante, esta cadeira sustenta 90 anos de história. Neste momento, trago a memória de eventos passados, nos quais este lugar foi ocupado pelos ministros e comandantes da Marinha em pleno exercício do cargo.

E aqui faço uma menção especial ao Almirante de Esquadra Alfredo Karam, que, por ocasião do Jubileu de 50 anos, em 1984, estava exatamente nesta posição.

Senhoras, senhores, membros da comunidade aquaviária, gente do mar e dos portos, não podemos ser tímidos na nossa empreitada em prol do desenvolvimento do nosso país. Somos parte importante da máquina do progresso do Brasil.

Copio as palavras do ex-presidente Vice-Almirante Wilson Pereira de Lima Filho: ‘Os ventos sopram favoráveis a navegação brasileira!’

Por isso temos que ajustar as velas. Vamos caçar a vela grande, entrar com a bujarrona, correr para barlavento, equilibrando a embarcação, pois a navegação na orça, isto é, contra o vento, exige um grande esforço. Por navegar em ziguezague, estejam todos atentos às viradas de bordos.

E, no futuro, as gerações que assumirão o leme poderão içar o balão com as cores verde e amarela em uma bela navegação com vento pela alheta!

Que Deus e Nosso Senhor dos Navegantes continuem iluminando a nossa aventura marítima!

Parabéns, Tribunal Marítimo!

Promovendo a Justiça e a segurança da navegação!”.

(Fonte: Bono Especial nº 609, de 5/7/2024)

## MB IMPLEMENTA NOVA SISTEMÁTICA PARA PROVA DE VIDA

Uma parceria da Diretoria de Saúde da Marinha (DSM) com a Diretoria do Pessoal da Marinha (DPM) e o Serviço de Veteranos e Pensionistas da Marinha (SVPM) finalizou os testes da primeira etapa do projeto da Prova de Vida Inteligente (PVI), tornando possível o novo registro de prova de vida de veteranos e pensionistas que aniversariam a partir do mês de agosto deste ano.

Totalmente desenvolvida pelos militares da área de tecnologia da informação do SVPM, a PVI passou a realizar busca ativa de “informações de vida” a partir de consultas e exames médicos, odontológicos e outros procedimentos registrados no sistema de gestão hospitalar Comunidade Aplicativos para Gestão Hospitalar (AGHUse), no Sistema de Saúde da Marinha, nas ações realizadas

com biometria no aplicativo Gov.Br e no confronto com as informações de óbito do Sistema Nacional de Informações de Registro Civil.

Este processo permite registrar automaticamente a prova de vida dos veteranos e pensionistas sem necessidade de ação por parte deles, cumprindo-se, assim, o recadastramento anual. Ampliações no procedimento de busca em outras bases de dados estão em curso e serão divulgadas oportunamente.

Antes de realizar a sua prova de vida, o veterano/pensionista militar deve consultar a *status* no aplicativo SVPM+, pois ela já pode ter sido realizada por meio da PVI, evitando, assim, o deslocamento desnecessário até um posto de atendimento.

(Fonte: Bono nº 660, de 19/7/2024)

## MB DEFINE CRIAÇÃO DE CURSO DE GESTÃO PARA OFICIAIS SUPERIORES

A Marinha do Brasil (MB) definiu para 2026 a implementação do Curso de Gestão e Assessoramento para Oficiais Superiores (C-Gaos). O novo curso é alternativo

ao Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores (C-Emos) e foi criado com o propósito de ampliar o conhecimento dos oficiais-alunos no que se refere ao preparo

em gestão e assessoria, no nível operacional, com ênfase em Administração.

Além disso, o referido curso tem o intuito de atender os oficiais da Armada, Fuzileiros Navais e Intendentes da Marinha que foram aprovados no

concurso de seleção ao C-Emos em pelo menos uma oportunidade, mas não foram classificados no limite de vagas previsto no Plano Corrente de Oficiais (PCO).

(Fonte: Bono nº 511, de 6/6/2024)

## ***NAU DOS DESCOBRIMENTOS VOLTA AO CIRCUITO EXPOSITIVO DO ECM***

Após seis meses de manutenção e restauração, a *Nau dos Descobrimentos* voltou a integrar, desde julho último, o circuito expositivo do Espaço Cultural da Marinha (ECM), ficando novamente disponível para visitação pública.

A embarcação, reprodução de uma nau portuguesa das grandes navegações, foi construída na Base Naval de Aratu, na Bahia, quando das comemorações dos 500 anos da chegada de Pedro Álvares Cabral ao Brasil. Em 2008, o modelo, em escala natural, foi entregue à Diretoria do Patrimônio Histórico e Documentação da Marinha (DPHDM).



*Nau dos Descobrimentos*

O ECM fica na Av. Alfred Agache, s/n, Centro do Rio de Janeiro.

(Fonte: Bono nº 582, de 28 de junho de 2024)

## **LANÇAMENTO DA FRAGATA *TAMANDARÉ***

A Marinha do Brasil (MB) e a Sociedade de Propósito Específico (SPE) Águas Azuis realizaram, em 9 de agosto último, a Cerimônia de Lançamento da Fragata *Tamandaré* (F200), a primeira, que dá nome à classe, das quatro previstas no Programa Fragatas Classe

*Tamandaré* (PFCT). O evento foi realizado na Thyssenkrupp Estaleiro Brasil Sul, em Itajaí, Santa Catarina. O PFCT é considerado o mais inovador projeto de construção naval desenvolvido no Brasil, com mão de obra local e transferência de tecnologia.



A Fragata *Tamandaré* é o primeiro navio de sua classe

A fragata lançada tem alto poder combatente e é capaz de proteger extensa área marítima, além de ter a capacidade de realizar operações de busca e salvamento, monitorar e combater ações de poluição, pirataria e pesca legal, entre outras ameaças, e também atender a compromissos internacionais.

O evento contou com a participação do presidente da República, Luís Inácio Lula da Silva; do ministro da Defesa, José Mucio Monteiro; do comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen, de representantes do Almirantado e de outras autoridades, bem como de membros da indústria de defesa e da comunidade científica e tecnológica.

O PFCT tem como propósito modernizar a Esquadra brasileira, reforçando sua capacidade de garantir a soberania do país, além de incentivar o crescimento da indústria de defesa nacional e da cadeia produtiva necessária à construção dos navios em solo brasileiro.

A SPE Águas Azuis é formada pela Thyssenkrupp

Marine Systems, pela Embraer Defesa e Segurança e pela Atech. O PFCT é gerenciado pela Emgepron. Desde a assinatura do contrato com a MB, em março de 2020, importantes avanços nas atividades construtivas foram alcançados, seguindo o cronograma estabelecido. A Fragata *Tamandaré* começou a ser construída em setembro de 2022 e tem previsão de ser entregue à Marinha no final de 2025.

Cumprindo a tradição naval de batismo, a fim de atrair boa sorte e proteção para o navio e seus tripulantes, Vera Brennand, esposa do ministro da Defesa, batizou a fragata durante o tradicional ato de quebrar uma garrafa de espumante no casco da embarcação.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## ASSUNÇÃO DE CARGOS POR ALMIRANTES

- Contra-Almirante João Batista Barbosa, chefe da Representação do Brasil na Junta Interamericana de Defesa, em 16/7;
- Contra-Almirante Marcelo da Silva Gomes, diretor de Gestão de Programas da Marinha, em 13/8;
- Vice-Almirante (RM1) Amaury Calheiros Boite Junior, diretor-presidente da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron), em 15/8;

- Contra-Almirante Fernando de Luca Marques de Oliveira, subchefe de Assuntos Internacionais da Chefia de Assuntos Estratégicos do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, em 15/8; e
- Contra-Almirante André Gustavo Silveira Guimarães, subchefe de Mobilização do Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas, em 21/8.

## PRÊMIO EFICIÊNCIA DO COMANDO DA FORÇA DE SUPERFÍCIE

Foi divulgada a lista dos agraciados com o Prêmio Eficiência do Comando da Força de Superfície de 2023. Criado em 4 de janeiro de 2013, o prêmio tem como propósito distinguir, anualmente, os navios que mais se destacarem nos níveis de aprestamento e de comprometimento com a sua prontificação para o combate.

Os navios agraciados no âmbito do Comando da Força de Superfície foram:

- Fragata *Liberal*, do Comando do 1º Esquadrão de Escolta;
- Fragata *Rademaker*, do Comando do 2º Esquadrão de Escolta; e
- Navio-Tanque *Almirante Gastão Motta*, do Comando do 1º Esquadrão de Apoio.

A Fragata *Liberal*, por ter recebido o referido prêmio consecutivamente nos anos de 2021, 2022 e 2023, poderá ostentar o símbolo “E”, com duas barras pintadas abaixo desse símbolo.

(Fonte: Bono nº 207, de 1/3/2024)

## VENCEDORES DOS TROFÉUS DULCINECA, OPERATIVOS E POSITICON



Foi realizada, em 18 de junho último, no Centro de Adestramento Almirante Marques de Leão (CAAML), a cerimônia de entrega dos troféus Dulcineca; Operativos Alfa Mike, Fixo Mage e Uno Lima; e Positicon, oferecidos aos navios e ao militar da Esquadra que mais se destacaram em operações no ano de 2023.

A premiação teve como resultado:

- Troféu Dulcineca: Navio-Escola *Brasil*, por se destacar nos cursos e adestramentos de Combate a Incêndio (Cbinc) e Controle de Avarias (CAV);
- Troféu Operativo Alfa Mike: Corveta *Barroso*, por se destacar nos adestramentos de operações navais em simuladores de Guerra Acima d'Água;

– Troféu Operativo Fixo Mage: Fragata *Independência*, por se destacar nos adestramentos de operações navais em simuladores de Guerra Eletrônica;

– Troféu Operativo Uno Lima: Fragata *Defensora*, por se destacar nos adestramentos de operações navais em simuladores de Guerra Antissubmarino; e

– Troféu Positicon: Terceiro-Sargento-OR Kaueh Leonardo de Melo Souza da Fragata *Liberal*, militar da Esquadra que se destacou como Controlador Aéreo Tático em controle real no mar e em adestramentos realizados no CAAML.

(Fonte: Bono nº 535, de 13/6/2024)

## ENCONTRO DA FRENTE PARLAMENTAR DE APOIO AO PROGRAMA ANTÁRTICO

Deputados e senadores participaram, em 19 de junho último, do encontro da Frente Parlamentar Mista de Apoio ao Programa Antártico Brasileiro (Proantar), realizado em Brasília. Diante da ampliação das instalações da Estação Antártica Comandante Ferraz (EACF) e do aumento do número de projetos de pesquisa na região, a mobilização parlamentar visa ampliar os investimentos no programa, que já não conseguem suprir totalmente a atual demanda.

Durante o evento, na Câmara dos Deputados, os parlamentares puderam conhecer os projetos desenvolvidos na Antártica e conversar com pesquisadores de instituições renomadas na área da Ciência, como a Universidade de Brasília e a Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz), e, em tempo real, com militares que operam e mantêm a EACF atualmente.

O encontro também contou com a presença de crianças do 6º ano da Escola Classe 10, de Taguatinga (DF), que participam de projetos junto à Secretaria da Comissão Interministerial para os



O secretário da Cirm apresentou dados do Proantar durante encontro na Câmara dos Deputados

Recursos do Mar (Secirm) para despertar a consciência sobre a importância do continente antártico. Elas tiveram seus desenhos sobre o Proantar expostos e puderam direcionar perguntas à equipe na Antártica, por videoconferência.

A Frente Parlamentar Mista de Apoio ao Proantar tem seus membros renovados a cada ano legislativo, acompanhando alterações na composição do Congresso Nacional. Para 2024, o grupo foi responsável pelo aporte de R\$ 2,2 milhões em emendas parlamentares individuais, a fim de contribuir para manter as atividades da EACF, incluindo os laboratórios de química, de microbiologia e de bioensaios.

Por estar presente no continente gelado e nele desenvolver pesquisas científicas

relevantes, o Brasil conquistou o direito à plena participação nos processos decisórios sobre o futuro da região. O país foi elevado a membro consultivo do Tratado

da Antártica, acordo internacional do qual é signatário. Além do Brasil, outros 28 países possuem a mesma prerrogativa. (Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## ENERGIA NUCLEAR É TEMA EM AUDIÊNCIA PÚBLICA NO CONGRESSO NACIONAL

O diretor-geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha, Almirante de Esquadra Alexandre Rabello de Faria, representando a Marinha do Brasil, participou, em 19 de junho último, da Audiência Pública das Comissões de Minas e Energia e de Transição Energética e Produção de Hidrogênio Verde, realizada na Câmara dos Deputados. O evento, requerido pelos deputados Arnaldo Jardim e Julio Lopes, abordou a crescente importância da energia nuclear no contexto global e sua

relevância na transição energética, além dos benefícios, desafios e perspectivas dessa fonte no mundo contemporâneo.

A abertura contou com a presença do diretor-geral da Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA), Rafael Mariano Grossi, que contextualizou o panorama mundial segundo a visão da AIEA e falou de sua vinda ao Brasil.

Grossi enfatizou que o Brasil é uma nação de grande relevância no setor nuclear e que não há discussão sobre esse tema no mundo sem a participação brasileira. “O país tem demonstrado um progresso significativo e possui um programa nuclear robusto, incluindo a produção de combustível nuclear e avanços na pesquisa de reatores”, disse. Ele pontuou, ainda, que este é um bom momento para os países latinos se unirem para consolidar a tecnologia nuclear.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)



Evento abordou a crescente importância da energia nuclear no contexto global

## EXERCÍCIOS GUINEX IV E REMEX

A Marinha do Brasil (MB) participou, em junho último, do Guinex IV, exercício operativo internacional com mais de 20 países realizado no Golfo da Guiné, na costa da África Ocidental. O treinamento visa apoiar a segurança marítima no Atlântico Sul, região de interesse estratégico do Brasil.

Durante o exercício, o Navio-Patrolha Oceânico (NPao) *Apá* visitou sete países: Gana, Benin, Nigéria, Costa do Marfim, Guiné-Bissau, Senegal e Cabo Verde, quando foram promovidas trocas de experiências e boas práticas entre militares das Marinhas e guardas costeiras da região.

No treinamento, foram enfatizados: abordagem de navios suspeitos de práticas criminosas, como a pirataria; inspeção a outros, com manobras de embarcações rápidas; trânsito sob ameaças assimétricas; e técnicas de operações especiais, com a finalidade de manter a preparação adequada para combater atividades ilegais que possam afetar a segurança marítima.

Também foram ministrados *workshops* durante as estadias nos portos. O intercâmbio de atividades operativas possibilita o desenvolvimento e o fortalecimento de habilidades, competências, estratégias e recursos, melhorando a capacidade de adaptação a cenários cada vez mais inconstantes.

Outro caráter importante do Guinex IV foi a interoperabilidade, que permitiu troca de conhecimento, absorção de novas técnicas operativas e aprimoramento das manobras. Além das ações conjuntas para proteção do Golfo da Guiné, o exercício reforça a diplomacia naval, estreitando os laços do Brasil, representado pela MB, com os demais países participantes.



Militares do NPaoC *Apa* participaram da Remex, em comemoração ao 68º aniversário da Marinha nigeriana

O NPaoC *Apa* também participou, em final de maio, do Exercício Marítimo Regional (Remex, do inglês Regional Maritime Exercise), em comemoração ao 68º aniversário da Marinha nigeriana. O Remex teve como missão promover o aumento da segurança marítima no Golfo da Guiné e, assim, fomentar a economia azul da região.

Além da Marinha da Nigéria, também estiveram presentes as Marinhas do Brasil, da China e de Camarões, totalizando 17 navios envolvidos no treinamento. Durante o Remex, foram realizados exercícios de busca e salvamento, de combate à pesca ilegal e de manobras táticas, além de exercícios contra a pirataria, com a participação do Destacamento de Mergulhadores de Combate brasileiro, embarcado no *Apa*.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MB CONTRIBUI COM CENTRO DE FORMAÇÃO NO REINO UNIDO

Os fundamentos doutrinários da Marinha do Brasil (MB) são claros quanto à relação da instituição com outros países: “Marinhas têm um papel tradicional no apoio à política externa, por intermédio da contribuição para o estabelecimento de parcerias estratégicas, fortalecimento

da autoridade do Estado e para a projeção do país no cenário internacional”.

Baseada nessa diretriz, a MB se posiciona como elemento estratégico da política externa brasileira, característica conhecida como Diplomacia Naval. Nesse âmbito, a Força vem atuando em parceria com a Ma-

rinha do Reino Unido (Royal Navy) e contribuindo com um dos centros de formação de excelência, o Fleet Operational Standards and Training (Fost), situado na cidade de Plymouth, na Inglaterra, o qual é referência em capacitação naval, sendo responsável por preparar navios de diversas Marinhas do mundo para operações complexas e de alta intensidade, no ambiente marítimo global.



Treinamento da Fragata *Dom Francisco de Almeida* pela equipe do Fost

Os programas de treinamento incluem: exercícios de guerra de superfície, guerra antissubmarina e guerra antiaérea, operações anfíbias, manobras táticas e respostas a emergências ou desastres, entre outros. O treinamento é essencial para garantir que cada navio e sua respectiva tripulação estejam prontos para qualquer situação que possam encontrar no mar, desde a necessidade de ajuda humanitária até operações de paz ou cenários de conflito.

O navio que está sendo capacitado no momento é a Fragata *Dom Francisco de Almeida*, da Marinha portuguesa. Trabalhando para o sucesso desta capacitação, o Capitão de Corveta Kaio César Câmara de Lima, da Marinha do Brasil, atua como oficial de ligação entre a Royal Navy e a Marinha portuguesa. Essa função envolve a coordenação direta entre as duas instituições, garantindo que os padrões de treinamento sejam cumpridos e que os objetivos operacionais sejam alcançados.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## TURMA DE COBERTURA JORNALÍSTICA EM COMBATE TREINA EM PISTA DE LIDERANÇA DA MB

A pista de liderança militar da Escola de Liderança do Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo (Ciasc), na Ilha do Governador, Rio de Janeiro, recebeu, em março último, a primeira turma do Curso de Cobertura Jornalística em Área de Combate. A pista do Ciasc, a primeira do país, foi criada pela Marinha do Brasil (MB) há mais de dez anos e é utilizada para aprimorar a inteligência emocional dos participantes, permitindo que conheçam suas capacidades e limitações individuais e coletivas.

No espaço, são realizados 11 eventos distintos que treinam uma ampla gama de atributos, promovendo a conscientização e o aprimoramento dos aspectos da liderança. As habilidades mais exigidas durante os exercícios são inteligência emocional, coragem, trabalho em equipe, comunicação e capacidade decisória. Os exercícios visam superar situações de estresse e de adversidades, como resgate de população ribeirinha com transposição de uma região alagada, retirada de um ferido em uma aeronave abatida ou, até



A pista destaca também as limitações dos participantes, para que melhorem individualmente e em equipe

mesmo, coordenação de refêns em um campo minado.

Além de promover a liderança entre os oficiais e as praças da MB, a pista recebe equipes do Batalhão de Operações Policiais Especiais (Bope) da Polícia Militar do Rio de Janeiro, do Corpo de Bombeiros Militar do Estado do Rio de Janeiro e de empresas privadas e universidades, entre outras insti-

tuições. No ano passado, a pista de liderança também foi cenário para o treinamento do Estágio de Operações de Paz para Mulheres da MB.

Inaugurada em 29 de agosto de 2013, recebeu o nome de Pista de Liderança Sargento Lucas, uma homenagem póstuma em reconhecimento à dedicação ao serviço na MB pelo referido militar.

A MB possui outras seis pistas de liderança, distribuídas pelas seguintes organizações militares: Centro de Instrução e Adestramento Aeronaval Almirante José Maria do Amaral Oliveira; Centro de Instrução e Adestramento de Brasília Almirante Domingos de Mattos Cortez; 1º, 2º e 3º Batalhões de Operações Ribeirinhas; e Grupamento de Fuzileiros Navais do Rio Grande.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MARINHA RESGATA TRIPULANTES NO LITORAL DE NATAL

O Serviço de Busca e Salvamento Marítimo do Nordeste (Salvamar Nordeste) coordenou operação que resultou no resgate de oito tripulantes à deriva a 175 quilômetros do litoral de Natal, no Rio Grande do Norte. Os tripulantes resgatados encontravam-se em bom estado de saúde.

Na manhã do dia 5 de junho, a Marinha do Brasil (MB) recebeu a informação de que a embarcação *Burra Leiteira* estava à deriva e deslocou imediatamente o Navio-Patrolha (NP) *Grajaú* para o local. Na operação, foi acionada a aeronave H-36 Caracal, do Primeiro



Militares do NP *Grajaú* realizam embarque dos tripulantes resgatados

Esquadrão do Oitavo Grupo de Aviação da Força Aérea Brasileira, que avistou a embarcação e confirmou a situação.

Às 6 horas do dia seguinte, o NPa *Grajaú* resgatou os oito tripulantes e os transportou para a capital potiguar. Chegando à Base Naval de Natal às 20 horas,

eles foram atendidos por uma equipe médica da MB.

A embarcação, que se dirigia de Fernando de Noronha para Natal, sofreu uma avaria que a deixou sem propulsão e energia elétrica.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MB E PROJETO TAMAR RENOVAM ACORDO DE COOPERAÇÃO

A Marinha do Brasil (MB) e a Fundação Projeto Tamar renovaram, em 9 de agosto último, por cinco anos, o Acordo de Cooperação do Farol Garcia d'Ávila, localizado na Praia do Forte, município de Mata de São João, Bahia. O acordo visa à preservação ambiental e da vida marinha, especialmente da tartaruga marinha, com compartilhamento do bem imóvel do Farol Garcia d'Ávila e contrapartida em bens e serviços para o Serviço de Sinalização Náutica do Leste (SSN-2), organização militar responsável por operar e manter os sinais de auxílio à navegação sob responsabilidade da MB na Área de Jurisdição do Comando do 2º

Distrito Naval, que abrange os estados da Bahia e de Sergipe.

Cerca de 500 mil pessoas visitam, anualmente, o Centro de Visitantes da Fundação Centro Brasileiro de Proteção e Pesquisa das Tartarugas Marinhas (Fundação Projeto Tamar), localizado no entorno do Farol. O local, cedido pela Marinha do Brasil por meio do Acordo de Cooperação, recebe, especialmente, turistas, estudantes e pesquisadores que desejam conhecer o projeto, cuja missão é promover a recuperação e a proteção de tartarugas marinhas.

A parceria entre a MB e a fundação existe há mais de 40 anos. A Marinha ocupa a área desde 1981 e, em 1983, firmou o primeiro acordo com a fundação, que visava implantar o projeto de preservação das tartarugas marinhas, por meio da cessão de uso do espaço e das instalações existentes. Desde então, a área permanece cedida à Fundação Projeto Tamar.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)



O Projeto Tamar fica no terreno da Marinha que abriga o Farol Garcia d'Ávila

## MARINHA DO BRASIL PARTICIPA DA SCiBiz CONFERENCE 2024

A Marinha do Brasil, por meio da Diretoria-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha (DGDNTM), participou da sétima edição da maior conferência de ciência e negócios da América Latina, a SCiBiz Conference 2024. Realizado no Centro de Inovação da Universidade de São Paulo (USP), de 17 a 21 de junho último, o evento destacou-se como um marco para a conexão entre a ciência e os negócios.

A conferência reuniu participantes de diferentes áreas, incluindo executivos, *startups*, cientistas, investidores, docentes, estudantes e governos. Foram compartilhados conhecimentos, oportu-



A conferência reuniu especialistas de diversas áreas

nidades de parcerias e possíveis soluções para os desafios que a sociedade e o mercado enfrentam.

Este ano, o evento foi organizado em torno de cinco diretrizes: envolver cadeias agroindustriais sustentáveis e digitais para a segurança alimentar, nutricional e energética; abordar o complexo econômico-industrial da saúde resiliente para reduzir as vulnerabilidades do SUS e ampliar o acesso à saúde; discutir infraestrutura, saneamento, moradia e mobilidade sustentáveis para a integração produtiva e o bem-estar nas cidades; tratar da transformação digital da indústria para ampliar a produtividade e das tecnologias de interesse para a soberania e defesas nacionais; e refletir sobre bioeconomia, descarbonização, transição e segurança energéticas para garantir recursos às futuras gerações. Em um dos painéis, foram abordados as diretrizes e os resultados da cooperação da Marinha com instituições em Ciência, Tecnologia e Inovação (CT&I).

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MARINHA PARTICIPA DA 5ª CONFERÊNCIA NACIONAL DE CTI

A Marinha do Brasil, representada pela Diretoria-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha (DGDNTM), participou da 5ª Conferência Nacional de Ciência, Tecnologia e Inovação (5ª CNCTI), realizada entre 30 de julho e 1º de agosto no Espaço Brasil 21, em Brasília (DF).

O evento, promovido pelo Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI), teve como propósito construir

a nova Estratégia Nacional de Ciência, Tecnologia e Inovação, que será implementada até 2034, e definir ações para os próximos anos com a contribuição de governo, cientistas, entidades e representantes da sociedade civil.

Durante a conferência, a DGDNTM participou do “Eixo III – Defesa e Segurança: ameaças e oportunidades, cerceamento tecnológico, tecnologias críticas e alianças estratégicas para pesquisa e inovação”.



CMG Leonam dos Santos Guimarães, da Amazul, abordou a autossuficiência e a exportação de combustível nuclear

O coordenador do Comitê de Ciência, Tecnologia e Inovação da Amazul, Capitão de Mar e Guerra Leonam dos Santos Guimarães, colaborador constante da *Revista Marítima Brasileira*, foi um dos palestrantes, com a temática “Estratégia brasileira para o Setor Nuclear”, ressaltando a importância do setor nuclear para o desenvolvimento nacional.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## PLANEJAMENTO ORDENARÁ POTENCIALIDADES DO MAR BRASILEIRO



Palestra sobre o PEM foi proferida pelo secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, no Centro de Hidrografia da Marinha

O Centro de Excelência para o Mar Brasileiro (Cembra) promoveu, em 17 de junho último, evento para debater a situação atual e os próximos passos do Planejamento Espacial Marinho (PEM).

Durante a Conferência da Organização das Nações Unidas (ONU) para os Oceanos, realizada em 2017, o Brasil assumiu o compromisso voluntário de implantar o PEM até 2030.

O PEM é um instrumento público, multissetorial e de cunho operacional

e jurídico indispensável para garantir a governança, a exploração sustentável dos recursos, a conservação ambiental e a soberania na Amazônia Azul. Entender esse instrumento de ordenamento territorial do mar brasileiro, considerando aspectos ecológicos e socioeconômicos, é de vital importância para a sociedade. Exploração de petróleo, produção de energia renovável, fazendas marinhas em tanques e tantas outras atividades consolidadas e tipicamente desenvolvidas em terra estão

se expandindo para outro ambiente: o mar. Esse movimento global rumo ao mar e o conseqüente crescimento da demanda requerem a necessidade de ordená-lo.

Como projeto estratégico, cíclico, orgânico e de longo prazo, o PEM necessita recursos financeiros para ser executado. Em parceria com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), encontra-se em desenvolvimento o projeto-piloto na Região Sul do Brasil, com investimento na ordem de R\$ 7 milhões. A parceria também se estendeu para o Sudeste, com a alocação de R\$ 12 milhões.

Por meio de ação do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima junto ao Fundo Brasileiro para a Biodiversidade (Funbio), foram conquistados recursos para o Nordeste do Brasil e o processo de seleção de empresas para condução dos estudos está em andamento. Na região equatorial, o BNDES realiza a sondagem de preços para, posteriormente, selecionar a empresa executora. Existe a expectativa de que sejam investidos cerca de R\$ 42 milhões em conhecimento sobre a Amazônia Azul, com sua representativa área marítima de 5,7 milhões de quilômetros quadrados. (Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## SIMPÓSIO “O PODER NAVAL E OS DESAFIOS CONTEMPORÂNEOS”

Foi realizado, em 2 de julho último, na Escola de Guerra Naval (EGN), Rio de Janeiro, o simpósio “O Poder Naval e os Desafios Contemporâneos”. O evento teve o propósito de debater a relevância do Poder Naval, um dos pilares fundamentais para a segurança e a projeção de poder ao redor do mundo.

Cerca de 430 estudantes, civis e militares, acadêmicos e pesquisadores participaram do simpósio, promovido pelo Centro de Estudos Político-Estratégicos

da Marinha do Brasil (Cepe-MB), em parceria com a EGN. No encontro, foram discutidas a defesa dos interesses marítimos do Brasil e a adaptabilidade constante da Força Naval diante da evolução e das novas dinâmicas geopolíticas.

Um dos palestrantes, o Professor Doutor Ian Andrew Speller, da Universidade Maynooth (Irlanda), tratou da complexidade da interconexão mundial, que se manifesta por meio das mudanças climáticas, da transição energética e do acelerado crescimento das demandas pelo uso do mar. Para o presidente do Cepe-MB, Almirante de Esquadra (FN) Paulo Martino Zuccaro, existem ameaças contemporâneas que se unem às já tradicionais. Ele pontuou que o encontro se justificava pela necessidade de se transformar a visão superficial que a sociedade tem em relação ao que, de fato, é a Defesa Nacional.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)



Estudantes militares e civis tiveram a oportunidade de debater o Poder Naval

## CN É O 1º COLOCADO NO *RANKING* DO IDEB NO RIO DE JANEIRO



O Colégio Naval atua na formação de jovens do Ensino Médio

O Colégio Naval (CN) obteve o 1º lugar no *ranking* do Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (Ideb) no estado do Rio de Janeiro, relativo ao ano de 2023. O desempenho do CN no indicador refere-se ao ensino de nível médio. No país, o CN ficou na quarta posição.

A nota média do Colégio Naval (CN) foi de 7,4. Divulgado em agosto último pelo Ministério da Educação, o indicador relaciona as taxas de aprovação escolar, obtidas no Censo Escolar, com as médias de desempenho em Língua Portuguesa e Matemática dos estudantes no Sistema de Avaliação da Educação Básica.

Com a missão de “assegurar aos alunos o preparo intelectual, físico, psicológico, moral e militar-naval e incentivá-los para a carreira naval”, o CN é uma instituição militar de nível médio que prepara jovens (homens e mulheres) para o ingresso no Corpo de Aspirantes da Escola Naval, onde são formados oficiais da Marinha do Brasil (MB).

Localizado em Angra dos Reis (RJ), o CN tem atualmente 395 alunos – 160 estão no 1º ano, 118 no 2º ano e 117 alunos no 3º ano.

(Fontes: Agência Marinha de Notícias e Bono nº 705, de 20/8/2024)

## IMPLEMENTAÇÃO DEFINITIVA DO MAGISTÉRIO MILITAR NAVAL

Após o período de realização em caráter experimental (2018-2023), a Alta Administração Naval decidiu pela implementação do Ministério Militar Naval (MMN) em caráter definitivo, a partir deste ano. Essa decisão se fundamenta nos resultados obtidos naquele período,

em especial na relevante contribuição que essa nova categoria de docentes trouxe ao aprimoramento da capacitação.

A implementação no MMN em caráter definitivo também se alinha a outras ações que vêm sendo adotadas em prol da valorização do ensino e auxilia no emprego da

força de trabalho, com foco na Gestão de Pessoas por Competências, ao selecionar e indicar “a pessoa certa, com a capacitação adequada, no lugar e momento certos”.

Nesse contexto, as seguintes ações decorrentes estão sendo adotadas de modo a normatizar e prever essa nova categoria de docentes:

- itinerário de carreira estabelecido nos respectivos planos de carreira, considerando o exercício da Função Técnica do Magistério (PCOM/PCPM);

- processo seletivo (DGPM-104);
- atribuições, prerrogativas e atuação nas OM de ensino pelos professores militares no exercício da Função Técnica do Magistério (DGPM-103); e
- uso de distintivo específico para os professores militares.

Os planos e publicações estão sendo alterados e serão divulgados, com o respectivo detalhamento, no âmbito de cada documento.

(Fonte: Bono nº 195, de 28/2/2024)

## RESULTADOS ESPORTIVOS

### 38º CAMPEONATO DESPORTIVO DA MARINHA DO BRASIL NA ÁREA RIO 2024

Realizado em junho, no Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes (Cefan), Rio de Janeiro.

Nos dias 4 e 5, aconteceu a competição da modalidade de Jiu-Jitsu, com a participação dos oito Setores Desportivos (SD), que concorreram nas seguintes categorias: Pluma, Leve, Meio-pesado, Super-pesado, Pesadíssimo e, no feminino, à categoria

Absoluto. A equipe do Setor Desportivo do Comando em Chefe da Esquadra sagrou-se campeã da competição, a Força de Fuzileiros da Esquadra obteve o segundo lugar, e a Diretoria-Geral do Pessoal da Marinha (DGPM) ficou em terceiro.

No dia 14, foi disputada a modalidade de TAF Naval, com a participação dos oito Setores Desportivos. A equipe do Comando em Chefe da Esquadra conquistou o primeiro lugar. A Diretoria-Geral de Navegação e a DGPM obtiveram o segundo e o terceiro lugar, respectivamente.

## SARP MAPEIA ÁREAS ATINGIDAS NO RIO GRANDE DO SUL

O Navio-Aeródromo Multipropósito (NAM) *Atlântico* lançou, dia 28 de junho último, aeronave do Sistema Aéreo Remotamente Pilotado (Sarp), quando atracado no Porto de Rio Grande (RS). A operação, que representou um marco importante no avanço tecnológico da Marinha do Brasil (MB), teve o propósito de identificar a situação dos locais mais afetados pelas enchentes no Rio Grande do Sul, registrando

situações de alagamento, destroços e a possibilidade de locais ainda não verificados.

Durante a ação, foram observadas regiões como a Lagoa dos Patos, a Ilha dos Marinheiros e toda a área da costa. Todas as imagens captadas foram transmitidas simultaneamente para a equipe terrestre na Força Naval Componente do 5º Distrito Naval, em Rio Grande, que faz parte do Comando Conjunto da Operação Taquari 2.



Aeronave do Sistema Aéreo Remotamente Pilotado

O lançamento foi conduzido pelo 1º Esquadrão de Aeronaves Remotamente Pilotadas (EsqdQE-1). O uso da tecnologia é mais uma forma de apoiar as ações no Sul.

O Sarp utilizado tem capacidade de realizar missões de vigilância, reconhecimento e coleta de dados com alta precisão.

O alcance máximo é de 54 milhas náuticas (98 quilômetros) de distância do navio-base, com 13 horas de autonomia.

O equipamento, considerado de baixo custo, recebe até oito litros de combustível, tem 3,1 metros de envergadura e possui uma câmera eletro-ótica com *zoom* que

aproxima em até 171 vezes. Isto significa que, sobrevoando a 2 mil pés de altitude, o sistema é capaz de registrar a imagem da placa de um veículo, por exemplo.

Com o lançamento, a Marinha do Brasil abre caminho para futuras operações de Sarp a partir do navio-aeródromo. A expectativa é que, com o contínuo desenvolvimento e a adoção de novas tecnologias, os drones desempenhem um papel cada vez mais importante em diversas áreas, contribuindo para a segurança, a eficiência e o desenvolvimento sustentável.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MARINHA REALIZA ADERIB II NO RIO AMAZONAS

A Marinha do Brasil (MB) realizou, de 31 de julho a 8 de agosto, o Adestramento de Operações Ribeirinhas (Aderib II/2024) no Canal Sul do Rio Amazonas, no município de Afuá (PA), norte do Arquipélago do Marajó. A Operação, que faz parte do ciclo anual de adestramentos, teve a participação de 312 militares e visou à prontidão para o emprego da força naval em Operações Ribeirinhas. O exercício preparou os militares para a Ribeirex-2024, maior operação da MB na Amazônia, a ser realizada em novembro.

O adestramento simulou a infiltração de uma organização paramilitar na foz do Rio Amazonas. As ações de defesa foram concentradas na Ilha Piraiauara, nos estreitos de Afuá, cidade da Ilha de Marajó que fica em frente a Macapá (AP), fazendo a delimitação da foz do Amazonas (região de divisa entre os estados do Pará e do Amapá), e no aeródromo da cidade. Os militares tiveram as tarefas de conquistar e manter objetivos em terra, além de controlar o tráfego fluvial na região do conflito.



Fuzileiros Navais operam em embarcação de transporte de tropa

Foram mobilizados o Navio-Auxiliar *Pará*, os navios-patrolha *Bracuí* e *Pampeiro*, três lanchas de Ação Rápida, uma lancha de Operações Ribeirinhas blindada do Grupo de Embarcações Ribeirinhas do Norte, o Aviso de Patrulha *Tucunaré*, o Aviso-Auxiliar *Breves* e o Aviso Balizador *Marco Zero*, além de uma aeronave UH-15 Super Cougar do 1º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral do Norte.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## OPERAÇÃO LANÇAMENTO DE ARMAS

A Marinha do Brasil (MB) conduziu, entre 15 e 18 de junho último, a Operação Lançamento de Armas II/2024, mobilizando navios e aeronaves da Esquadra no litoral entre as cidades do Rio de Janeiro e Cabo Frio (RJ). O propósito foi elevar o nível de adestramento dos militares e aprimorar a eficácia dos sistemas de armas, por meio de disparos sobre um alvo de superfície.

Para a preparação dos militares envolvidos, foi elaborado um cenário crível fictício que embasasse a ação: um navio mercante, suspeito de envolvimento com uma organização extremista, monitorado pelo Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAZ), atacou uma plataforma de petróleo brasileira. Em resposta, a 2ª Divisão da Esquadra foi mobilizada para neutralizar o inimigo.

Os lançamentos de mísseis ar-superfície Penguin para impacto simultâneo no alvo rebocado pela Corveta *Caboclo* foram realizados por helicópteros SH-16.



A bordo da fragata *Defensora*, foram conduzidos disparos com canhão de 4.5 polegadas

Em seguida, um caça AF-1 efetuou ataque com bombas de baixo arrasto, de média e alta altitude, e disparos com metralhadoras de 20 mm. Finalmente, a fragata *Defensora* efetuou disparos com o canhão de 4.5 polegadas.

O exercício também contou com a participação de um destacamento de Mergulhadores de Combate e com a colaboração da Força Aérea Brasileira, por meio de aeronave P-95, que efetuou a limpeza da área do exercício, assegurando que não houvesse outras embarcações ou aeronaves presentes durante as ações.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## BRASIL REFORÇA DEFESA CONTRA ATAQUES ELETRÔNICOS

A Marinha do Brasil (MB) criou, este ano, um Esquadrão de Guerra Cibernética subordinado ao Comando Naval de Operações Especiais. Em fase de implantação, a nova organização irá ampliar a capacidade de pronta resposta a ameaças no domínio cibernético dos sistemas de navios, viaturas e aeronaves, cada vez mais automatizados.

No Brasil, enquanto no nível estratégico, a Marinha tem condicionado seus contratos internacionais à transferência de tecnologia – caso das fragatas classe *Tamandaré* e do Submarino Nuclear Convencionalmente Armado –, no nível tático o Esquadrão atuará exclusivamente na prevenção e no combate a ameaças cibernéticas, contribuindo com outras estruturas que já operam neste segmento, como a Diretoria de Comunicações e de Tecnologia da Informação e o Centro de Inteligência da Marinha.

Embora o Esquadrão seja recente, a preparação de militares para combater no ciberespaço não é novidade. Ainda



A Base de Submarinos da Ilha da Madeira, em Itaguaí (RJ), abriga o Núcleo de Implantação do Esquadrão de Guerra Cibernética da Marinha

este ano, a Escola Superior de Defesa, em Brasília (DF), irá receber a sexta edição do Exercício Guardiã Cibernético, a maior simulação de defesa cibernética do Hemisfério Sul. No ano passado, o treinamento organizado pelo ComDCiber capacitou mais de mil profissionais de diferentes países para responderem a situações que ultrapassem as competências de um único órgão governamental.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MB PARTICIPA DE OPERAÇÕES FRATERNAS, UNITAS E SOLIDAREX

A Fragata *Liberal*, com a aeronave AH-11B Super Lynx embarcada, e o Submarino *Tikuna* se deslocaram, em 5 de agosto último, para participar das operações Fraterno XXXVII, Unitas LXV e Solidarex IV. Os navios componentes do grupo-tarefa realizaram operações navais combinadas com as

Marinhas de Argentina, Chile, Colômbia, Equador, Estados Unidos da América (EUA), México, Reino Unido e Peru, contribuindo para o incremento do nível de adestramento dos meios da Esquadra brasileira, além de promover a cooperação e o estreitamento de laços de amizade entre as Marinhas.

Na Fraterno, encerrada em 21 de agosto, foram realizados exercícios de tiro, manobras táticas, com submarinos e trânsito sob ameaça aérea, entre outros. A Operação Fraterno é realizada há mais de 45 anos. Ela contribui para reforçar o relacionamento entre as Marinhas, fortalecendo também iniciativas no contexto regional, como a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (Zopacas).



Fragata *Liberal*

Após a Fraterno, foi a vez da Operação Unitas LXV, entre 2 e 11 de setembro. Nesta edição, foi realizada uma operação anfíbia com a formação de uma força naval multinacional entre as Marinhas do Brasil, Argentina, Chile, Colômbia, México, Equador, EUA, Reino Unido e Peru, para operar em apoio mútuo. Os exercícios aconteceram nas águas jurisdicionais chilenas.

Por fim, entre 18 a 26 de setembro, ocorreu a Solidarex IV. O exercício, de assistência humanitária em resposta a um desastre, simulou um terremoto de grandes proporções no Peru, com a participação do Brasil, Colômbia, Equador, México e EUA, além do país anfitrião.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## OPERAÇÃO ACRUX XI

Após navegarem na Hidrovia Paraguai-Paraná, meios navais da Marinha do Brasil (MB) encerraram sua participação na Acrux XI, maior Operação Ribeirinha Combinada da América Latina.

A tradicional comissão é realizada desde 2003, a cada dois anos, e visa contribuir para a interoperabilidade e o adestramento das unidades subordinadas à Marinha do Brasil e às Armadas da República Argentina, da República Oriental do Uruguai, da República do Paraguai e da República da Bolívia.

O Navio-Transporte Fluvial *Paraguassu*, o Navio de Apoio Logístico Fluvial *Potengi*, o Navio-Patrolha *Piratini* e o Navio de Assistência Hospitalar *Tenente*

*Maximiano*, meios do Comando da Flotilha de Mato Grosso, organização militar subordinada ao Comando do 6º Distrito Naval (Ladário-MS), suspenderam do cais da Base Fluvial de Ladário, em 23 de junho, para a execução da operação, que, neste ano, teve como anfitriã a Armada Argentina. O Navio-Transporte Fluvial *Paraguassu* foi o capitânia dos navios brasileiros.

No contexto da operação, a Força-Tarefa Fluvial Combinada contou com dez meios navais, incluindo os quatro navios brasileiros e três Companhias de Fuzileiros Navais, sendo uma da Argentina, uma do Uruguai e uma do Brasil. O Grupo-Tarefa de Apoio Aéreo Combinado incluiu seis aeronaves,



Navios brasileiros atracados no Porto de Rosário, Argentina

sendo duas da Argentina e quatro do Uruguai. A Área de Operações foi o Rio Ibicuy, na área compreendida entre Cinco Bocas e Isla Metasiete. Participaram cerca de 640 militares, sendo 245 da MB.

A direção do exercício é realizada de forma rotativa pelas Marinhas dos países participantes. A Acrux XII está prevista para ocorrer no Brasil em 2026.

(Fonte: Agencia Marinha de Notícias)

## MARINHA ENCERRA PARTICIPAÇÃO EM GLO

A Marinha do Brasil (MB) encerrou, em 4 de junho, sua participação nas Operações de Garantia da Lei e da Ordem (GLO) nos portos dos estados do Rio de Janeiro (RJ) e São Paulo (SP), além das baías de Guanabara e Sepetiba (RJ), do canal de acesso ao Porto de Santos e do Lago de Itaipu (PR). A ação, instituída pelo Decreto 11.775/23, teve início em novembro do ano passado e não só contribuiu para apreensões de material ilegal, mas também evitou que organizações criminosas prosseguissem com a prática de ilícitos em alguns dos seus principais entrepostos, em razão do poder dissuasório da presença dos militares da MB.

Desde o início da GLO, cerca de mil militares da Força Naval foram empregados por dia no fortalecimento das ações de combate ao tráfico de drogas e de armas, em parceria com o Exército Brasileiro e a Força Aérea Brasileira, além de agências como Polícia



Números da participação da Marinha do Brasil na GLO

Federal, Polícia Rodoviária Federal e Receita Federal. O trabalho da Marinha durante a GLO se baseou em ações prévias de inteligência, planejamento e monitoramento, não se limitando às buscas, apreensões e prisões.

Dados do Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAZ) apontam que toda a atuação nas ações da GLO custou R\$ 58,4 milhões à MB, valores que demonstram um alto benefício em relação aos custos, já que somente as apreensões de drogas, cigarros contrabandeados, armas, munições e outros ativos somaram um prejuízo de mais de R\$ 112 milhões ao crime organizado.

Ao longo da Operação, a Marinha elaborou um plano de modernização tecnológica, a fim de ampliar a eficiência

da sua atuação em áreas portuárias e no combate a crimes transfronteiriços no mar e em águas interiores. Encaminhado ao Ministério da Defesa em cumprimento ao Artigo 5º do Decreto que instituiu a GLO, o plano prevê o investimento de cerca de R\$ 320 milhões em monitoramento, com câmeras de realidade aumentada; veículos não tripulados nos modais aéreo, de superfície e subaquático; aquisição de dados de inteligência, incluindo o uso de imagens de satélite; equipamentos e sistemas de comunicações, comando e controle; material de uso individual, como dispositivos de visão noturna, rastreadores e câmeras corporais; e obtenção de viaturas operativas e de novas embarcações.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MARINHA E EXÉRCITO RETIRAM RECIPIENTES QUÍMICOS NO RS

Em mais uma ação em conjunto, a Marinha e o Exército Brasileiro, em parceria com a Fundação Estadual de Proteção Ambiental (Fepam) do Rio Grande do Sul, começaram a recolher, em 3 de junho último, tonéis e grandes recipientes de produtos químicos levados pelas enchentes na cidade de Canoas (RS).



Militares fazem varreduras para identificar pontos de recolhimentos dos recipientes

A atividade contou com militares especializados do Batalhão de Defesa Nuclear, Biológica, Química e Radiológica da Marinha e do 1º Batalhão de Defesa Química, Biológica, Radiológica e Nuclear do Exército, que recolheram mais de 1.950 recipientes de diferentes tamanhos nos dois primeiros dias de ação. O pedido para a retirada dos recipientes veio da Fepam.

A estimativa é que mais de 2 mil bombonas sejam recolhidas. O comandante do Destacamento NBQR da Operação Taquari 2, Primeiro-Tenente (FN) Igor de Oliveira Lage, explicou que inicialmente foi realizada uma varredura na região com detectores químicos para verificar a presença de agentes nocivos às pessoas e ao meio ambiente. Na operação, foram retirados tonéis que se encontravam dispersos entre a natureza e as residências dos moradores.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MARINHA REFORÇA APOIO LOGÍSTICO NO COMBATE A INCÊNDIOS NO PANTANAL

Sem registros de chuvas há mais de 70 dias e com o nível dos rios muito abaixo da média, a região pantaneira enfrenta diversos focos de queimadas. Diante da situação, a Marinha do Brasil (MB), por meio do Comando do 6º Distrito Naval, soma esforços junto a instituições de Defesa Civil nas ações de combate aos incêndios no Pantanal de Mato Grosso e de Mato Grosso do Sul, com o emprego de pessoal e meios navais e aeronavais.

Desde 5 de junho, a MB tem atuado nas áreas afetadas e, desde o dia 27 do mesmo mês, integra o Comando Operacional Conjunto Pantanal II como Força Naval Componente (FNC). A participação da Marinha inclui apoios de reconhecimento terrestre, fluvial e aéreo, de transporte de brigadistas, de alojamento e alimentação, de atendimento médico e de combate direto ao fogo.

A MB realizou na área ações de apoio e combate e dezenas de horas de voo, per-

correu o Rio Paraguai e transportou 456 agentes do Prevfogo-Ibama, do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), do Corpo de Bombeiros Militar de Mato Grosso (CBMMT) e de Mato Grosso do Sul (CBMMS) e da Força Nacional. Os apoios foram nas regiões do Tamengo, da Área de Proteção Ambiental Baía Negra, do Rabicho, da Ilha do Formigueiro, do Paraguai Mirim e de Maracangalha, todas em Mato Grosso do Sul, e de Porto Conceição e do Parque Nacional do Pantanal Matogrossense, ambas no Mato Grosso.

Foram empregados na operação as aeronaves UH-12 e UH-15, os navios-patrolha *Poti* e *Penedo*, a Agência Escola Flutuante *Esperança do Pantanal*, o Aviso de Apoio Fluvial *Barão de Melgaço*, embarcações de casco rígido, uma lancha de apoio a ensino e patrulha, uma lancha de operações ribeirinhas, a Lancha de Combate *Aruaná*, viaturas Atego, caminhão-pipa e uma empilhadeira de 5 toneladas,



Fuzileiros Navais utilizam drones para identificação de focos nas regiões afetadas

os dois últimos utilizados em apoio à aeronave KC390.

Em prontidão, a MB mantém quatro Brigadas de Combate a Incêndios, cada uma composta por dez militares do 6º DN. Além das brigadas, o Distrito possui cerca de 250 fuzileiros navais e marinheiros capacitados no curso de combate a incêndios florestais, realizado em 2021 com brigadistas do Prevfogo-Ibama.

Nas regiões da Ilha do Formigueiro e de Maracangalha, a cerca de 25 e 30 km, respectivamente, de Corumbá (MS), o Navio-Patrolha *Poti* apoiou o CBMMS e o Prevfogo-Ibama com o transporte fluvial de brigadistas e militares até os focos de incêndios e prestou apoio logís-

tico de comunicação, fornecendo contato dos brigadistas com a base do Prevfogo-Ibama, de alojamento e alimentação e de atendimento médico.

O Comando Operacional Conjunto Pantanal II foi ativado em 27 de junho último, por meio da Portaria nº 3.179, assinada pelo ministro da Defesa, José Múcio Monteiro. Com essa medida, as Forças Armadas somam esforços para combater os incêndios na região do Pantanal pelo período de quatro meses. As atividades do Comando Conjunto estão sob a responsabilidade do General de Exército Luiz Fernando Estorilho Baganha.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## MB APREENDE EMBARCAÇÕES COM MADEIRA E MANGANÊS

Durante fiscalizações de rotina, a Marinha do Brasil (MB) apreendeu, em 9 de junho último, três comboios de embarcações que transportavam carga de madeira, em Belém (PA), e dois comboios carregados com manganês, em Santana (AP).

Na capital paraense, militares da Capitania dos Portos da Amazônia Oriental (CPAOR) constataram que todos os comboios apresentavam irregularidades, comprometendo a segurança da navegação. Um dos empurradores não apresentava condutor habilitado nem documentos da embarcação, e todas as balsas estavam com excesso de carga. O primeiro comboio, carregado com 2.000 m<sup>3</sup> de toras de madeira, navegando nas proximidades da Ilha das Onças, foi conduzido pela CPAOR



Inspetores constataram risco à segurança da navegação no Amapá

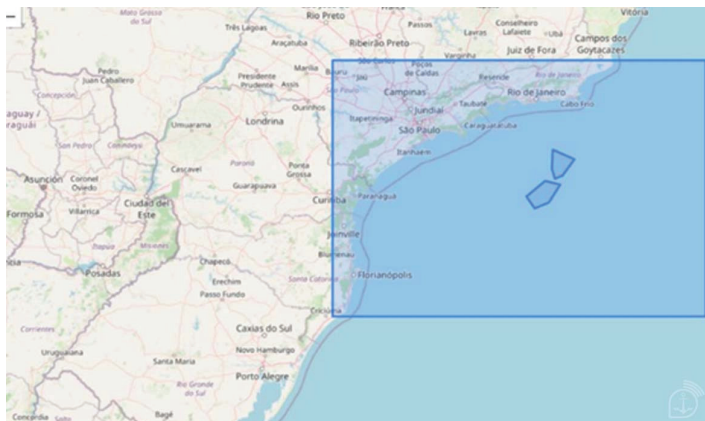
ao Porto Fluvial Brucutu, em Belém. O segundo, com 1.000 m<sup>3</sup>, e o terceiro, com 1.500 m<sup>3</sup>, que navegavam próximo ao Furo do Carnapijô, foram acompanhados até o Distrito Industrial de Ananindeua e o município de Santa Bárbara do Pará, respectivamente. A Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Sustentabilidade do Pará foi acionada para conferir as cargas.

Em Santana, o primeiro comboio era formado por um empurrador e duas balsas, carregadas com cerca de quatro toneladas de manganês, e o segundo comboio, por um empurrador e uma balsa carregada com aproximadamente duas toneladas de minério. Ambas as apreensões foram efetuadas nas proximidades do Rio Matapi. A Capitania dos Portos do Amapá (CPAP) constatou irregularidades que comprometiam a segurança da navegação, como

a ausência de pedido de despacho (obrigatório para embarcações comerciais que desejam sair do porto) e documentação com registro vencido. Após a apreensão dos comboios, a Polícia Federal e o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) foram comunicados, a fim de verificar a origem das cargas e adotar as ações cabíveis em suas respectivas áreas.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## RECOMENDAÇÃO DA IMO AMPLIARÁ SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO EM SANTOS



As áreas delimitadas pelos dois polígonos em destaque deverão ser evitadas pelos navios mercantes que transitarem na Baía de Santos

A delegação brasileira junto à Organização Marítima Internacional (IMO, da sigla em inglês) submeteu proposta, durante a 11ª Sessão do Subcomitê de Navegação, Comunicações e Busca e Resgate, que visa ampliar a segurança da navegação e prevenir incidentes com possível impacto sobre o meio ambiente, por navios mercantes em trânsito na Baía de Santos (SP), onde são desenvolvidas atividades de exploração de óleo e gás. Se aceita a proposta, a IMO poderá reco-

mendar a criação de duas áreas a serem evitadas, conhecidas como ATBA (do inglês Areas To Be Avoided).

O tema ainda será apreciado pelo Comitê de Segurança Marítima, órgão com competência para aplicar a medida em águas internacionais, ou seja, em região além do mar territorial do Estado costeiro. Se aprovada, entrará em vigor em 1º de julho de 2025 para todos os Estados membros.

O representante permanente alterno do Brasil junto à IMO, Capitão de Mar

e Guerra Adriano Pires da Cruz, explicou que a proposta surgiu de interesse compartilhado entre as indústrias relacionadas à exploração de óleo e gás e a Marinha do Brasil (MB), Autoridade Marítima Brasileira.

Atualmente, há pelo menos 29 rotas identificadas dentro ou nas proximidades

da Bacia de Santos, onde transitam por mês cerca de 200 navios mercantes não envolvidos com exploração de óleo e gás. Na região, também operam atualmente 25 plataformas, à distância de 150 a 300 quilômetros da costa, que são apoiadas por cerca de 400 navios especializados.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## DESAFIOS NA AMAZÔNIA AZUL

Foi celebrado, em 8 de junho último, o Dia Mundial dos Oceanos. A cada ano, a data representa uma oportunidade para que, internacionalmente, os assuntos relacionados ao mar sejam lembrados e tenham sua importância enfatizada. No Brasil, devido ao extenso litoral, isso se torna ainda mais relevante.

Nesse contexto, destaca-se o papel desempenhado pelo Centro de Excelência para o Mar Brasileiro (Cembra), que,



Amazônia Azul

este ano, completa 15 anos de criação. Organização sem fins lucrativos, o Cembra é responsável por estimular, propor, coordenar e conduzir ações e projetos relacionados ao estudo e ao aproveitamento da Amazônia Azul.

Com o intuito de ampliar a visão do público sobre a importância do mar para o Brasil, o Capitão de Mar e Guerra (RM1) Frederico Antonio Saraiva Nogueira, integrante do Cembra, em entrevista à Agência Marinha de Notícias, detalhou iniciativas do Centro que buscam incrementar os conhecimentos da população brasileira sobre o mar.

Para o oficial, nos próximos anos teremos uma enorme oportunidade de aproveitar os avanços da ciência para alcançar melhor compreensão sobre o sistema oceânico, o que possibilitará a articulação de cenários e caminhos integrados para o desenvolvimento sustentável.

(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## VALE LOGÍSTICA COMPLETA IMPLANTAÇÃO DO SPEED

Com a implantação do Sistema de Planejamento de Embarque e Desembarque de Navios (Speed) no Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), Barra de Coqueiros (SE), todos os portos próprios da companhia Vale Logística Operações

Portuárias S.A. passam a contar com essa ferramenta pioneira, que promove mais eficiência nas operações de carga e descarga dos navios.

Os principais ganhos com a implantação são a melhora na eficiência ope-



Terminal Marítimo Inácio Barbosa

racional do embarque e desembarque de navios e a geração de mais capacidade de movimentação de carga nos portos.

O *software* permite planejar as atividades, bem como simular cenários otimizados, de forma a aumentar a simultaneidade da operação dos descarregadores de navios. Os planos e simulações consideram a estabilidade do navio e outras variáveis identificadas durante a operação para garantir a segurança estrutural da embarcação.

Com essa iniciativa, a empresa se tornou pioneira na proposição de planos de

embarque e desembarque, considerando a capacidade operacional dos portos e os interesses dos clientes e garantindo a estabilidade e a segurança dos navios, de forma personalizada para cada embarcação.

A Vale Logística também implantou o Speed no Porto do Pecém (CE) e no Terminal de Produtos Diversos, localizado no Complexo de Tubarão em Vitória (ES), onde a companhia opera por meio de contratos logísticos.

(Fonte: Assessoria de Comunicação Vale Logística)

## TERMINAL DA VALE LOGÍSTICA APOIA EMBARQUE DE AÇÚCAR PARA A ÁSIA

O Terminal Integrador Luiz Antônio Mesquita (Tiplam), da Vale Logística, localizado na Baixada Santista, apoiou, em julho último, a empresa Tereos em seu maior embarque do principal tipo de açúcar exportado, o açúcar VHP, da safra 2024/2025. Foram embarcadas para

o mercado asiático 60 mil toneladas em um único navio, tendo a Indonésia como destino. O Tiplam é ponta de fluxos de importação e exportação do corredor Sudeste da Ferrovia Centro-Atlântica.

O volume recorde embarcado simboliza um avanço para a Tereos, refletindo o



O Tiplam fica na Baixada Santista

crescimento de sua capacidade de exportação e sua posição de destaque no setor. VHP é o açúcar bruto, menos úmido e de coloração mais escura, normalmente exportado para ser refinado em outros países.

A Tereos no Brasil é composta pela Tereos Açúcar & Energia Brasil, Tereos Amido & Adoçantes Brasil e Tereos Commodities Brasil. As unidades da empresa estão concentradas no estado de São Paulo.

(Fonte: Assessoria de Comunicação VLI)

## MB CONDUZ PLANO DE AÇÃO PARA ENFRENTAMENTO À SECA NA AMAZÔNIA OCIDENTAL

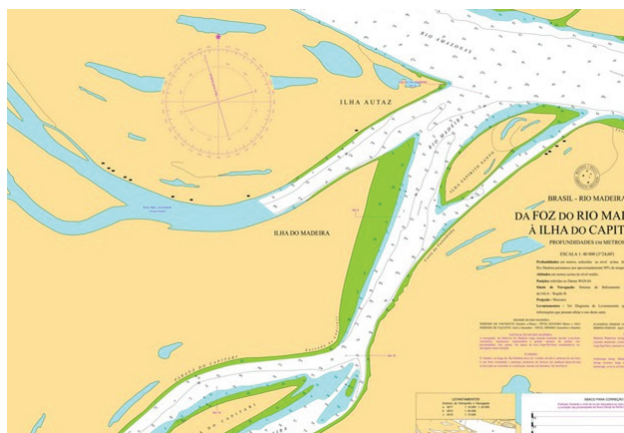
A Marinha do Brasil (MB), por meio do Comando do 9º Distrito Naval, vem conduzindo, ao longo de 2024, o Plano de Ação para o período de seca na Amazônia Ocidental, especialmente nos estados do Amazonas e de Rondônia, que apresentaram níveis críticos de estiagem no ano

passado. A série de medidas inclui levantamentos hidrográficos, disponibilização de dados à comunidade marítima e preparo logístico de meios, material e pessoal.

O comandante do 9º Distrito Naval, Vice-Almirante João Alberto de Araujo Lampert, explicou que o Plano de Ação

contempla ações singulares e coordenadas com órgãos e agências das esferas federal, estadual e municipal, bem como atores que integram a comunidade marítima e fluvial, além de empresas de navegação da região amazônica.

Em maio e junho, os meios subordinados ao CHN-9, que incluem um navio hidroceanográfico fluvial e dois avisos hidroceanográficos fluviais, realizaram levantamentos



A foz do Rio Madeira é um dos principais trechos críticos à navegação durante o período de seca

na passagem do Tabocal e na foz do Rio Madeira. O resultado foi a publicação das plantas batimétricas PB 001, 002 e 003/2024 para a comunidade marítima e fluvial.

Visando construir melhores estratégias para o enfrentamento da seca, a Marinha também tem participado de fóruns e reuniões promovidas por diversos órgãos, como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transpor-

tes (DNIT). O reforço das equipes e a redução dos prazos de análise de Planos de Interferência Prévia e de Segurança na instalação de estruturas logísticas provisórias para mitigar os efeitos da estiagem também compõem o escopo de medidas do Plano de Ação.

As ações decorrentes serão intensificadas e ajustadas conforme o regime e a tendência dos rios da Bacia Amazônica. (Fonte: Agência Marinha de Notícias)

## “NAVIOS DA ESPERANÇA” LEVAM ASSISTÊNCIA MÉDICA A LOCALIDADES DE DIFÍCIL ACESSO

Os navios de assistência hospitalar (NASh) da Marinha do Brasil (MB) realizaram, no primeiro semestre deste ano, mais de 286 mil procedimentos de saúde e distribuíram mais de 925 mil medicamentos em 221 localidades da Amazônia. Esses navios, com militares da área de Saúde da MB a bordo, levam atendimento médico aos ribeirinhos dos rincões da região desde a década de 80, sendo, por isso, chamados por essas populações de “Navios da Esperança”.

As Ações de Assistência Hospitalar (Asshop) resultam de parceria entre a MB, que atua com os referidos navios, além de helicópteros, tripulações e corpo médico, e o Ministério da Saúde, que contribui com os recursos financeiros destinados a remédios, combustíveis e manutenção dos meios envolvidos, além da reposição e melhoria de equipamentos e material permanente de saúde.

Atualmente, quatro NASh atuam na área de jurisdição do Comando do 9º



Moradores de comunidade ribeirinha da Amazônia durante atendimento médico

Distrito Naval, garantindo a proteção dos mais de 22 mil quilômetros de rios navegáveis da Amazônia Ocidental, abrangendo os estados do Acre, Amazonas, Rondônia e Roraima. São eles: *Oswaldo Cruz*, *Carlos Chagas*, *Dr. Montenegro* e *Soares de Meirelles*. O NASh *Tenente Maximiano* opera na área de jurisdição do Comando do 6º Distrito Naval, que abrange os

estados do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul, atuando no Pantanal. Todas as embarcações ostentam nomes de personalidades importantes da medicina nacional e regional.

Durante os atendimentos, são oferecidas consultas médicas e odontológicas, além de exames clínicos e laboratoriais, cirurgias de pequeno porte, pré-natal, exames de mamografia e raio-x. Os militares também realizam ações socioeducativas e distribuem medicamentos. São conduzidas, ainda, campanhas de medicina

preventiva, com ênfase em imunizações e identificação e controle de patologias endêmicas e transmissíveis.

O NAsH *Oswaldo Cruz* tem capacidade para realizar, por dia, de 90 a 100 atendimentos médicos, 15 a 20 odontológicos e dez a 15 ambulatoriais. O navio também tem como missão implantar uma mentalidade de saúde e cuidados de higiene, além de realizar vigilância epidemiológica e eventuais atendimentos a emergências e combater endemias.

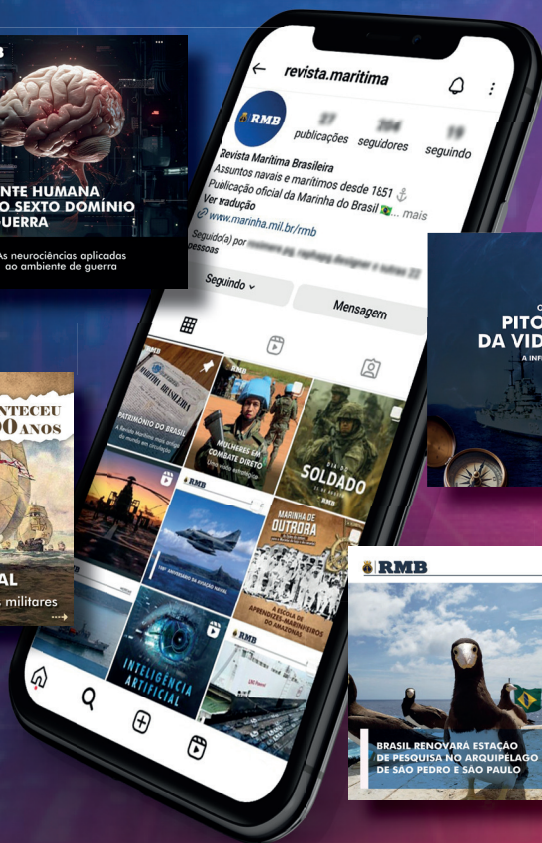
(Fonte: Agência Marinha de Notícias)

Estamos no



Instagram

APONTE A CÂMERA  
E SIGA-NOS!



ASSINE A REVISTA E COLABORE COM  
A DIVULGAÇÃO DA MENTALIDADE MARÍTIMA!

SOLICITE SUA ASSINATURA PELO E-MAIL:  
[RMBASSINATURA@MARINHA.MIL.BR](mailto:RMBASSINATURA@MARINHA.MIL.BR)  
E ESCOLHA ENTRE A VERSÃO IMPRESSA OU DIGITAL



**RMB**

*Assuntos navais e  
marítimos desde 1851*

[WWW.MARINHA.MIL.BR/RMB](http://WWW.MARINHA.MIL.BR/RMB)

# A REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA E AS GUERRAS MUNDIAIS

...A GUERRA É E HÁ DE SER, ALÉM DE TUDO,  
UMA FATAL INSTITUIÇÃO

SABINO ELOY PESSÔA, RMB, DE 1881

FECHAMENTO AUTORIZADO. PODE SER ABERTO PELOS CORREIOS

AC CENTRAL DO RIO DE JANEIRO – CEP: 20010-974