

**HOMENAGEM
ÀS OPERAÇÕES DRAGÃO**

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

**REVISTA MARÍTIMA
BRASILEIRA**

v.117, nº 1/3
jan./mar. 1997



*Acima, carro lagarta anfíbio recém-lançado de navio de desembarque doca.
Abaixo, viatura de 2,5 toneladas e seu reboque desembarcando de EDCG*



B: 856-7

~~IV~~ 272-2-17



REVISTA DE HISTÓRIA DA NAÇÃO BRASILEIRA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

v. 117 n. 103
julho de 1997

Revista Marítima Brasileira - Serviço de Documentação do Marítima
 - v. 117 n. 103 - Set. de 1997 - Edição Especial de 1997

Edição para História do Marítima de 1997

ISSN 0035-0826

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA - Serviço de Documentação do Marítima

1997

1997	117	103	1997
------	-----	-----	------



REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA
Ano 1, n. 1, 1851 — Rio de Janeiro: Ministério da Marinha, 1851
v.: il. — Trimestral.

Revista Marítima Brasileira / Serviço de Documentação 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 da Marinha.

CDD - 359.00981

359 .005

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

v. 117 n.º 1/3
jan./mar. 1997

R. marít. bras.	Rio de Janeiro	v. 117	n.º 1/3	p. 276	jan./ mar. 1997
-----------------	----------------	--------	---------	--------	-----------------

MINISTRO DA MARINHA

Almirante-de-Esquadra *Mauro César Rodrigues Pereira*

SECRETÁRIO-GERAL DA MARINHA

Almirante-de-Esquadra *Waldemar Nicolau Canellas Júnior*

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Diretor

Max Justo Guedes

Vice-Diretor

Capitão-de-Mar-e-Guerra *Hideo de Oliveira Miyoshi*

Consultores Especiais da RMB

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

Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref.º) *José Geraldo da Costa Cardoso de Melo*

Departamento de Publicações e Divulgação

Capitão-Tenente (A-FN) *Ronaldo Lopes de Melo*

Equipe Editorial

Afonso Celso Lopes Francisco

Célia Maria Barros Gutierrez

Denise da Silva Coutinho Koracakis

Deolinda Oliveira Monteiro

Jacir Roberto Guimarães

Luiz Carlos Miguel

Manuel Carlos Corgo Ferreira

Marcio Armin Weichert

Mauro da Silva

Editoração Eletrônica

Ilda Lopes Martins

Apoio Administrativo

Edilson José Alves

Terceiro-Sargento (ES) *Paulo Dias da Silva*

Renée Pimentel Reis

Expedição

Isaías dos Santos

Marinheiro (AF) *Jerônimo Ronaldo Severino Pereira*

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

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

Publicidade e Assinatura

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Rua Dom Manuel, 15 — Centro

20010-090 — Rio de Janeiro — RJ

(533-6696

FAX (021) 216-6716

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

BRASIL

R\$ 3,58

R\$ 9,46

EXTERIOR

US\$ 9.00

US\$ 22.00

ERRATAS DO 4º TRIMESTRE DE 1996

Os Militares e a Política Durante a República (Parte XVI-A)
Página 25, onde se lê "Corpo Maiúsculo" leia-se "Corpo Diplomático".

O Ensino Profissional Marítimo
Página 85, primeira coluna (subtítulo), onde se lê "veja figura na p. 90"
leia-se "veja figura na p.86".

Os Encouraçados (Carta dos Leitores)
Página 251, primeira coluna, onde se lê "*Flat Ton*", leia-se "*Glaton*";
na segunda coluna, onde se lê "1872" leia-se "1782"; e onde se lê "*Garçon*"
leia-se "*d'Arzon*".

BRASIL
R\$ 7,28
R\$ 9,48
EXTERIOR
US\$ 9,00
US\$ 22,00

SUMÁRIO

9 NOSSA CAPA

Três Décadas de Operação Dragão – *Sérgio Treitler* – Vice-Almirante (FN)

39 Haverá uma Cavalaria Anfíbia? – *Gil Cordeiro Dias Ferreira* – Capitão-de-Mar-e-Guerra (FN) (RRm)

* * *

55 A Despenalização Criminal e a Justiça Militar da União – *Carlos Eduardo César de Andrade* – Almirante-de-Esquadra (Ministro do Superior Tribunal Militar)

63 Os Militares e a Política Durante a República (Parte XIX) – *Mário Jorge da Fonseca Hermes* – Almirante-de-Esquadra (Ref^o)

73 Reflexões Sobre Mobilização – *Armando Amorim Ferreira Vidigal* – Vice-Almirante (Ref^o)

95 O Poder do Juiz – *R. Reis Friede* – Juiz Federal

99 A Atuação da Marinha no Combate às Revoltas Ocorridas em São Paulo, em Julho de 1924 – *Lauro Nogueira Furtado de Mendonça* – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)

111 As Fragatas Classe Niterói – 25 Anos Depois – *Fernando Moraes Baptista da Costa* – Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

143 Manobra ou Vitória? – *Seam Coughlin* – Tradução e Adaptação *Roberto Gomes Candido* – Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

143 A Influência do Poder Naval no Resultado da Guerra Civil Norte-Americana – *Antônio César Martins Sepúlveda* – Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

169 Análise de Defesa da Amazônia: Modelos de Combate na Selva – *Maurício Kiwielewicz* – Capitão-de-Fragata (EN)

181 SEÇÃO DA EGN

- 182 Implementação da Gestão pela Qualidade Total nas Organizações de Apoio Logístico—Carlos Ernesto Santos da Silva—Capitão-de-Corveta (QC-CA)

195 A MARINHA DE OUTRORA

199 ACONTECEU HÁ 100 ANOS

201 O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

205 CARTAS DOS LEITORES

207 DOAÇÕES AO SDM

209 REVISTA DE REVISTAS

249 NOTICIÁRIO MARÍTIMO

TRÊS DÉCADAS DE OPERAÇÃO DRAGÃO (*)

SERGIO TREITLER
Vice-Almirante (FN)

SUMÁRIO

- Introdução
- As operações precursoras da Dragão
- As primeiras Operações Dragão
- Um novo impulso
- Uma nova dimensão
- Um salto para a modernidade
- Um obstáculo para a realização da Dragão
- A 30ª Operação Dragão
- Nossos compromissos
 - Anexo A: Síntese dos aspectos relevantes das Operações Dragão
 - Anexo B: Participação de elementos navais
 - Anexo C: Participação de elementos de Fuzileiros Navais
 - Anexo D: Participação de elementos aeronavais
 - Anexo E: Efetivos e meios empregados nas Operações Dragão
- Bibliografia

INTRODUÇÃO

Grandes chefes militares, com vasta experiência em combate, atribuem a mais alta prioridade ao treinamento de suas for-

ças, salientando ser este o principal vetor que impulsiona os combatentes e suas unidades para o adequado aprestamento e conseqüente sucesso quando engajados em ações reais.

* Colaboração recebida pela RMB em julho de 1996.

Consoante com esse pensamento, a Marinha do Brasil vem aprimorando seu adestramento ao longo dos anos, em todos os tipos de operações em que possa ser empregada, com o propósito primordial de preparar eficientemente o Poder Naval brasileiro.

Nesse contexto, ocupam importante espaço os exercícios de Operações Anfíbias, para os quais a Marinha do Brasil tem dedicado crescente ênfase desde 1964, quando foi executada a primeira Operação Dragão.

Diante desse quadro e a partir da análise sucinta de cada exercício realizado com essa denominação, este artigo pretende resgatar um pouco de sua história, abordando os aspectos considerados relevantes e responsáveis pelo atual estágio de aprimoramento doutrinário e de prontificação operativa da Marinha.

A abordagem do presente trabalho contemplou o período compreendido entre as operações que antecederam a série Dragão e o ano de 1995. Para tanto, baseamo-nos em fontes bibliográficas de reconhecido valor, em particular naquelas relativas aos "25 anos de Operação Dragão" e "A Evolução das Operações Dragão", que exploram, com abrangência e profundidade, tão empolgante tema.

AS OPERAÇÕES PRECURSORAS DA DRAGÃO

Se até a década dos anos 40 o Corpo de Fuzileiros Navais (CFN) sofria influências do Exército Brasileiro, o sucesso alcançado pelos *Marines*¹ durante a Segunda Guerra Mundial trouxe novas perspectivas para os

Fuzileiros Navais brasileiros. Para exemplificar essa assertiva, cita-se o fato de o CFN ter aprovado, em 1950, seu novo regulamento, fundamentalmente pautado na estrutura organizacional do *United States Marine Corps*² (USMC) à época.

Como bem enfocou o artigo "O Combate Anfíbio"³, aquele regulamento era "uma pretensão além dos limites do razoável, ou um desafio estimulante, porém fora do contexto de nossa realidade".

Assim, na segunda metade da década dos anos 50, começava a surgir um CFN dinâmico, entusiasmado e esperançoso, todavia sem ainda uma estrutura consolidada para o futuro que despontava.

Com a criação da Força de Fuzileiros da Esquadra (FFE)⁴, e a disponibilidade de navios transporte de tropa e embarcações de desembarque, surgiu a idéia de realizar um adestramento de Operações Anfíbias. Um exercício batizado de Operação Tornadão, envolvendo tropa no valor de um Batalhão de Fuzileiros Navais reforçado, foi idealizado. Diante das inúmeras dificuldades encontradas para concretização desse objetivo, tais como falta de material, inexperiência dos oficiais do CFN na realização de uma Operação Anfíbia, grande número de Fuzileiros Navais empregado em serviço de segurança, guarda de honra, etc, houve uma redução do vulto da operação, sendo então constituída uma Força de Incursores valor Companhia de Fuzileiros Navais reforçada.

Desse modo, o CFN realizou sua primeira Operação Anfíbia em 1958, com o desembarque de tropa na praia de Jacuacanga, em Angra dos Reis/RJ, com o nome de Aragem, em substituição à denominação anterior-

1. *Marines* – fuzileiros navais norte-americanos.

2. *United States Marine Corps* – Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos da América.

3. *Revista Marítima Brasileira*, vol. 113, nº 79, – jul./set.93 e vol. 10/12 – out./dez. 93.

4. A FFE foi criada e organizada pelos Decretos nº 40.862, de 6 de fevereiro de 1957, e 41.352-A, de 22 de abril de 1957, respectivamente.

mente concebida, numa nítida alusão à redução do efetivo empregado.

Em que pesem os óbices para a realização do aludido exercício, os resultados alcançados foram altamente positivos, tanto para a Força-Tarefa (FT-13), quanto para o Grupoamento de Desembarque, ou seja, a Força de Incursão, o que levou o Estado-Maior da Armada a recomendar a realização anual de exercício de Operação Anfíbia.

Ainda em 1958 foi realizada a Operação Badejo, na Praia do Perú, em Cabo Frio/RJ, com uma Força de Incursão de valor Companhia de Fuzileiros Navais reforçada, nucleada no 1º Grupoamento Operativo, ativada pelo Comando-Geral do CFN, organização peculiar a qual mais tarde deu origem ao Batalhão Riachuelo⁵. Integrou esse grupoamento, pela primeira vez, um destacamento da Companhia de Reconhecimento Anfíbio⁶.

No ano seguinte foi realizada a Operação Corvina, novamente na Praia do Perú, em Cabo Frio/RJ, com uma Força de Desembarque de valor de Batalhão de Fuzileiros Navais, nucleada em torno do Batalhão Riachuelo. Foi organizado um Grupoamento de Desembarque de Batalhão com duas Companhias de Fuzileiros Navais e elementos de reconhecimento, dentre outros.

As novidades desse exercício foram a ativação de um Destacamento de Praia, constituído por elementos da Companhia de Comando e Serviços daquela unidade, e o estabelecimento, de forma simples, de uma ca-

deia de evacuação de baixas.

Em 1960, uma Força de Desembarque nucleada novamente no Batalhão Riachuelo realizou a Operação Arfagem, na Praia de Castelhanos, na Ilha de São Sebastião/SP.

O principal óbice assinalado nesse exercício foi a inexistência de cartas topográficas da região e a conseqüente necessidade de utilização de cartas náuticas, inadequadas para esse tipo de operação, em face da falta de dados relativos ao terreno.

Em agosto de 1961, em meio às agitações internas decorrentes da renúncia do Presidente Jânio Quadros, foi programada a Operação Abelha, no litoral de Santa Catarina, que se limitou ao embarque e carregamento dos recursos materiais e humanos pertencentes ao Batalhão Riachuelo.

Embora não tenha havido o desembarque, esse exercício apresentou, dentre outras, as seguintes inovações:

– mobilização dos Navios Mercantes *Araranguá* e *Rio Mossoró* para transporte de pessoal e material; e

– primeira participação da artilharia do CFN, representada por um destacamento da Escola de Artilharia do, então, Centro de Instrução do CFN, hoje Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo.

AS PRIMEIRAS OPERAÇÕES DRAGÃO

A Operação Dragão I, realizada em 1964, iniciou-se com a expedição da Instrução de

O treinamento é o principal vetor que impulsiona os combatentes e suas unidades para o adequado apostamento e conseqüente sucesso quando engajados em ações reais

5. O Batalhão Riachuelo (1º Batalhão de Infantaria) foi criado pelo Decreto nº 40.862, de 6 de fevereiro de 1957.
6. A Companhia de Reconhecimento Anfíbio foi criada pela Ordem do Dia nº 33/58, do Comandante Geral do CFN, de 8 de fevereiro de 1958.

Operação⁷ 005/1963 do Estado-Maior da Armada, que determinava a realização de uma Operação Anfíbia empregando uma Força de Desembarque, constituída por um Grupamento de Desembarque de Batalhão (nucleado pelo Batalhão Riachuelo) no litoral sul de Vitória/ES, na região de Ponta da Fruta. Essa operação fora precedida de adiestramento conjunto, em 1963, com navios e elementos da tropa, culminando com um movimento navio-para-terra realizado pelas embarcações de desembarque transportando fuzileiros navais. Tal exercício recebeu a denominação de pré-Dragão.

Da Operação Dragão I podemos destacar:

- o movimento helitransportado;
- a participação de unidades recém-criadas: 1º Grupo de Artilharia⁸ e Batalhão de Transporte Motorizado⁹;
- ativação de uma Força-Tarefa Anfíbia com cinco navios e quatro helicópteros;
- o apoio de praia prestado pela Companhia de Comando e Serviços do Batalhão Riachuelo;
- a utilização de equipamentos de comunicações fornecidos pelos Estados Unidos, em razão do Acordo de Assistência Militar Brasil-Estados Unidos da América¹⁰; e
- o emprego pioneiro do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* em apoio a uma Operação Anfíbia.

Após terem sido analisadas e discutidas as falhas e dificuldades da Dragão I, a Marinha partiu para a execução da Dragão II, em dezembro daquele mesmo ano, na região de Imbituba/SC. Apesar do ânimo renovado com o sucesso obtido na operação anterior, alguns fatos fortuitos vieram a impedir que o exercício não alcançasse totalmente seus

propósitos.

As avarias ocorridas no Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, logo à saída da barra, levaram o Comando da Força de Desembarque a ser reajustado e transferido para o Navio-Transporte de Tropa *Soares Dutra*. A expedição do Plano de Operação prevista para a travessia, para dar mais realismo à operação, não se concretizou, levando os oficiais embarcados a iniciarem novo planejamento, no qual foram alterados, inclusive, os efetivos inicialmente previstos.

Em meio a tantas dificuldades, só foi realizada a pré-Dragão II. Mesmo assim, o exercício foi muito benéfico, pois, àquela época, as dúvidas eram muitas, o que tornava imprescindível executar algo mais que um ensaio da operação. Assim, realizava-se uma pré-Dragão nas futuras praias de desembarque, o que possibilitava a verificação de alguns detalhes, de modo a retificar ou ratificar o planejamento. Cumpre ainda destacar que, nesse exercício, ativou-se um Comando de Força de Desembarque distinto do Comando do Batalhão, concepção de emprego que ainda hoje se discute, quando do planejamento dos exercícios a nível Unidade Anfíbia.

UMNOVOIMPULSO

Depois de dois anos de interrupção da série Dragão, devido ao emprego de nossas unidades na República Dominicana, foi realizada, em 1967, a Dragão III, na região de Caraguatuba/SP. Esse exercício representou um marco no desenvolvimento do adiestramento anfíbio na Marinha do Brasil, mercê do empenho das autoridades no sentido de

7. Instrução de Operação, antiga denominação da Carta de Instrução.

8. O 1º Grupo de Artilharia foi criado pelo Aviso Ministerial nº 1.740, de 5 de setembro de 1961.

9. O Batalhão de Transporte Motorizado foi criado pelo Aviso Ministerial nº 1.740, de 5 de setembro de 1961.

10. O Acordo de Assistência Militar previa a transferência, por cessão ou venda, de meios da Marinha norte-americana, e vigorou de 1952 a 1970.

empregar o maior número de meios possível.

Nessa operação, o Comando da Força de Desembarque foi exercido, pela primeira vez, por um oficial general do CFN, o então comandante do Núcleo da 1ª Divisão de Fuzileiros Navais, hoje Divisão Anfíbia¹¹.

A Força de Desembarque foi constituída por três Grupamentos de Desembarque de Batalhão, dois nucleados pelos Batalhões Riachuelo e Humaitá¹² e um por oficiais e praças do Centro de Instrução do Corpo de Fuzileiros Navais. Nesse exercício foi realizada, também, uma incursão anfíbia, por elementos da Tropa de Reforço¹³, e constituído um Grupamento de Apoio Logístico, nucleado em torno do Batalhão de Transporte Motorizado.

Vale registrar que ao final da operação recomendou-se a criação de um grupo de arbitragem, a fim de "coordenar e estimular a ação das forças em oposição". Essa recomendação baseou-se na experiência obtida com o emprego de um pelotão de fuzileiros navais que, figurando como inimigo, propiciou maior realismo ao adestramento.

A conjuntura político-social vivenciada pelo país frustrou a realização das Dragão IV e V, respectivamente em 1968 e 1969, que não ultrapassaram a fase de planejamento.

A Dragão VI, realizada em 1970, na região de São Sebastião/SP, apresentou grandes novidades, que influenciariam as futu-

ras operações, a saber:

– a utilização pela primeira vez de helicópteros *SH-3 Sea King* no movimento navio-para-terra;

– o desembarque pioneiro de tropas lançadas de submarinos, utilizando embarcações de desembarque pneumáticas para o movimento navio-para-terra;

– o emprego do Destacamento de Praia, nucleado pelo Batalhão de Serviços¹⁴, o que havia sido planejado também nas Dragão IV e V; e

– a introdução, pela primeira vez, no Plano de Operação de um Conceito do Apoio Logístico e de um Anexo de Saúde, contendo normas para evacuação de feridos e hospitalização.

Em 1971 foi realizada a

Dragão VII, em Macaé/RJ, que apresentou, como inovações, a presença do Batalhão Paissandu¹⁵ com uma Companhia de Fuzileiros Navais, a primeira participação do recém-criado Batalhão de Operações Especiais (Batalhão Tonelero)¹⁶, que atuou como figurativo inimigo e a participação do Navio de Desembarque de Carros de Combate *Garcia D'Ávila* integrando a Força-Tarefa Anfíbia. Esta última inovação trouxe grande flexibilidade para os oficiais responsáveis pelo embarque que, até então, dispunham somente dos porões e tombadilhos dos navios-transporte de tropas para estivar a carga.

É mister buscar da análise de cada exercício os erros e acertos cometidos

11. A Divisão Anfíbia foi criada pelo decreto nº 41352-A/57 com a denominação de Núcleo da 1ª Divisão de Fuzileiros Navais.
12. O Batalhão Humaitá (2º Batalhão de Infantaria) foi criado pelo Aviso Ministerial nº 1.043, de 9 de julho de 1965.
13. A Tropa de Reforço foi criada pelo decreto nº 41352-A/57 com a denominação de Comando de Reforço.
14. O Batalhão de Serviços foi criado pelo Aviso Ministerial nº 1.740, de 5 de setembro de 1961.
15. O Batalhão Paissandu (3º Batalhão de Infantaria) foi criado pelo Aviso Ministerial nº N-1.266 (Reservado), de 24 de outubro de 1969.
16. O Batalhão Tonelero (Batalhão de Operações Especiais) foi criado pelo Aviso Ministerial nº 751, de 7 de agosto de 1971.

Na Dragão VIII, em 1972, voltou-se ao litoral do Espírito Santo, dessa vez em Marataízes. A Força de Desembarque foi composta por dois Grupamentos de Desembarque de Batalhão e por um Grupamento Operativo nucleado em uma Companhia de Fuzileiros Navais do Batalhão Paissandu. A grande novidade foi a participação dos navios varredores da classe *Aratu* como navios de controle.

No ano seguinte foi realizada a Dragão IX, em Ilhéus/BA. As peças de manobra da Força de Desembarque foram os Batalhões Riachuelo, Humaitá e Paissandu, tendo o Grupamento de Fuzileiros Navais de Salvador participado como figurativo inimigo. Esta Operação caracterizou-se pelo emprego maciço de movimentos helitransportados, proporcionado por três aeronaves *SH-3D* e quatro *UH-15*. O Batalhão Paissandu desembarcou por meio de helicópteros, tendo os demais Batalhões também empregado este meio, no decurso das ações táticas desenvolvidas em terra.

Estrearam nesse exercício a Companhia de Reconhecimento Terrestre, as Viaturas Blindadas de Transporte de Pessoal sobre rodas *Urutu*¹⁷ e o Navio de Desembarque de Carros de Combate *Duque de Caxias*. Pela primeira vez e consoante ao tema do exercício, foi organizado um Grupo de Assuntos Cívicos e Governo Militar. Ainda, como novidade, pode-se citar o estabelecimento de uma Área de Apoio Logístico, distinta da Área de Apoio de Praia e a aplicação do Plano de Arbitragem.

Também, de forma pioneira em operações anfíbias, o Batalhão de Engenharia¹⁸ planejou, coordenou e executou a transposição de um curso d'água, em apoio aos elementos de manobra.

UMA NOVA DIMENSÃO

A participação dos Navios de Desembarque de Carros de Combate *Duque de Caxias* e *Garcia D'Avila* que abicaram durante a realização da Dragão X, em 1974, na região de Itajaí/SC, deu novo impulso às ações anfíbias, pois permitiu que se aumentassem o efetivo e o material transportados da Força de Desembarque. Como destaques dessa operação, podemos citar:

– o Grupamento de Fuzileiros Navais de Santos como figurativo inimigo, com o efetivo próximo ao de uma Companhia de Fuzileiros Navais, representando uma tropa regular; e

– a utilização dos equipamentos de comunicações AN/PRC-77, com certo grau de nacionalização.

A grande inovação da Dragão X foi o lançamento, pré-hora-H, de uma vaga com cinco viaturas *Urutu* pela rampa do Navio de Desembarque de Carros de Combate *Duque de Caxias*, a 2.000 jardas da praia, conduzindo parte do Grupo Naval de Praia e alguns mergulhadores de combate. Foi a primeira vez que, no Brasil, se efetuou uma operação desse tipo, conhecida nos Estados Unidos como *splash*, até então só realizada pelos *Marines* com viaturas sobre-lagartas (Carros de Lagarta Anfíbios – CLAnf)¹⁹.

17. O gradiente na praia de desembarque não permitiu a abicagem do Navio de Desembarque de Carros de Combate *Garcia D'Avila*, onde algumas viaturas *Urutu* estavam embarcadas, o que obrigou o navio a atracar no porto de Ilhéus. A inexistência de guindastes adequados no local inviabilizou a participação dessas viaturas no exercício, o que só foi possível no ano seguinte.

18. O Batalhão de Engenharia foi criado pelo decreto nº 69287/71 com a denominação de Batalhão de Pioneiros.

19. Os Carros de Lagarta Anfíbios já tinham sido testados na Segunda Guerra Mundial e encontravam-se em adiantado grau de pesquisa e desenvolvimento nos Estados Unidos, diferentemente das pioneiras Viaturas Blindadas de Transporte de Pessoal sobre roda (UBTP 6 x 6) *Urutu*, ainda experimentais.



Abicagem do Navio de Desembarque de Carros de Combate *Duque de Caxias*

O Pelotão de Viaturas Anfíbias Urutu compôs, com a Companhia de Reconhecimento Terrestre, um Elemento-Tarefa, o qual, colocado à disposição do Grupamento de Desembarque de Batalhão (Batalhão Paissandu), foi lançado além da Linha de Cabeça-de-Praia da Força para efetuar reconhecimento profundo visando a colher informações sobre as atividades do inimigo. Adicionalmente, a viatura de comando do pelotão, que dispunha de um transceptor SSB de alta potência com antena *Whip* de cinco metros, funcionou 24 horas por dia, como posto de retransmissão entre os três Grupamentos de Desembarque de Batalhão, cujos equipamentos-rádio não conseguiam estabelecer contato entre si. Para desincumbir-se dessa tarefa, a viatura teve de manter seu motor ligado, permanentemente durante toda a operação, o que se constituiu em teste de resistência e de consumo de combustível, comprovando seu bom desempenho quanto a esses aspectos.

Repetindo o cenário anterior, Itajaí/SC,

foi realizada, em 1975, a Dragão XI, contando, pela primeira vez, com a participação expressiva de aviões *T-25* da Força Aérea Brasileira em uma Operação Anfíbia.

O planejamento do exercício contemplava uma Divisão de Fuzileiros Navais, a dois Grupamentos de Desembarque de Regimento, sendo um fictício.

Na oportunidade, tentou-se repetir o lançamento de viaturas Urutu pela proa do Navio de Desembarque de Carros de Combate *Duque de Caxias*, o que não foi possível devido ao estado do mar. A tropa foi desembarcada por Embarcações de Desembarque de Viaturas e Pessoal (EDVP), e por Embarcações de Desembarque de Viaturas e Material (EDVM), além de helicópteros. Mais uma vez o Grupamento de Fuzileiros Navais de Santos atuou como figurativo inimigo.

No ano de 1976 realizou-se a Dragão XII, em Guarapari/ES, apresentando novas concepções na montagem e desenvolvimento do exercício.

Nessa operação, apenas o Batalhão



Tropa e material desembarcando de uma EDCG

Paissandu efetivamente nucleou um Grupamento de Desembarque de Batalhão completo. Os Batalhões Riachuelo e Humaitá nuclearam o Grupamento de Desembarque de Batalhão 1 e o Grupamento de Desembarque de Batalhão 2, respectivamente, participando apenas com seus quadros, isto é, com oficiais e praças suficientes para comporem os estados-maiores e os comandos das subunidades. O Batalhão de Operações Especiais constituiu o figurativo inimigo. A Força Aérea Brasileira fez-se presente com seus aviões *T-26 Xavante* em ações diurnas e com pessoal especialista na constituição dos destacamentos de controle aerotático.

Embora durante o planejamento tenha sido acordada a participação de tropas do Exército Brasileiro, somente uma fração foi embarcada no Navio de Desembarque de

Carros de Combate *Garcia D'Ávila*, enquanto outra deslocou-se por terra para a Área de Operações. A atuação do contingente do Exército limitou-se à avaliação da exequibilidade dos planos de ultrapassagem feitos para atender o tema dessa Operação.

Digno de registro nesse exercício foi o emprego, pelo figurativo inimigo, do binômio carro de combate-infantaria, sendo os carros simulados por viaturas de 2 1/2 toneladas e a aplicação, pela primeira vez, de um plano de controle e arbitragem.

A operação Dragão XIII, realizada em Porto Seguro/BA, em 1977, marcou a participação pioneira das viaturas blindadas M-113, além do lançamento, por pára-quedas, de elementos de reconhecimento anfíbio e a formação de um Grupo Aéreo integrado por helicópteros da Marinha e aeronaves da Força Aérea Brasileira.

Foi destacada a participação das comunicações da Força de Desembarque, que realizaram a retransmissão-rádio automática pela primeira vez, de modo a atender a distâncias de até 60 quilômetros entre os elementos de manobra.

Itaoca/ES, escolhida como área para as Dragão XIV e XV, em 1978 e 1979, respectivamente, foi considerada o local propício para futuras Operações Anfíbias.

Na Dragão XIV, o emprego das Embarcações de Desembarque de Carga Geral (EDCG) classe *Tambaú* foi o ponto alto do exercício, dando novo dinamismo ao movimento navio-para-terra.

Nessa operação foi empregada, pela primeira vez, uma unidade da Divisão Anfíbia, o Batalhão Paissandu, com um valor próximo ao de uma Companhia de Fuzileiros Navais, para representar o figurativo inimigo.

A Dragão XV foi praticamente uma repetição da anterior, tendo a Força de Desembarque sido integrada por dois Grupamentos de Desembarque de Batalhão e uma Companhia de Fuzileiros Navais reforçada helitransportada, a qual, a exemplo de 1978, foi lançada a partir de um navio aeródromo figurado "em terra", artifício utilizado para suprir a ausência do Navio-Aeródromo que estava inoperante.

Em 1980, a Dragão XVI, mais uma vez em Porto Seguro/BA, marcou a volta do Navio Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais* às atividades. Outro aspecto que merece destaque foi o deslocamento das tropas de Fuzileiros Navais por terra até Salvador/BA, onde embarcaram nos navios da Marinha que retornavam de um outro adestramento naval, realizado com Marinhas amigas denominado Operação Unitas.

Na Dragão XVII, em 1981, em Itaoca/ES, foi organizado um Grupo de Controle e Ar-

bitragem composto por oficiais não pertencentes à Força de Desembarque. Esse fato é importante, pois, até essa operação, a arbitragem era subordinada à Força de Desembarque, que programava as interações e divulgava os resultados para ambos os partidos. O figurativo inimigo foi representado pelo Batalhão Paissandu.

A partir da Dragão XVIII, em 1982, ocorrida em Itaoca/ES, o Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra assumiu, pioneiramente, a direção, o controle, a observação e a arbitragem do exercício, alterando, profundamente, a filosofia reinante. Assim, a Força de Desembarque passou a ser avaliada por um comando superior, e a Divisão Anfíbia foi aliviada da tarefa de controlar o exercício.

O figurativo inimigo, representado pelo Batalhão Riachuelo, realizou pela primeira vez seu próprio planejamento e empregou suas peças de manobra livremente, executando ações que antes eram determinadas pelo próprio Grupo de Controle.

No ano seguinte, 1983, e na mesma área da anterior, a Dragão XIX apresentou uma evolução com a montagem do Grupo de Controle e a transformação do exercício em dupla-ção, com ampla liberdade de planejamento, tanto para a Força de Defesa²⁰ (Batalhão Humaitá) quanto para a Força de Desembarque.

Nessa operação, o Batalhão de Operações Especiais foi utilizado como peça de manobra, nucleando um Grupamento de Desembarque de Batalhão.

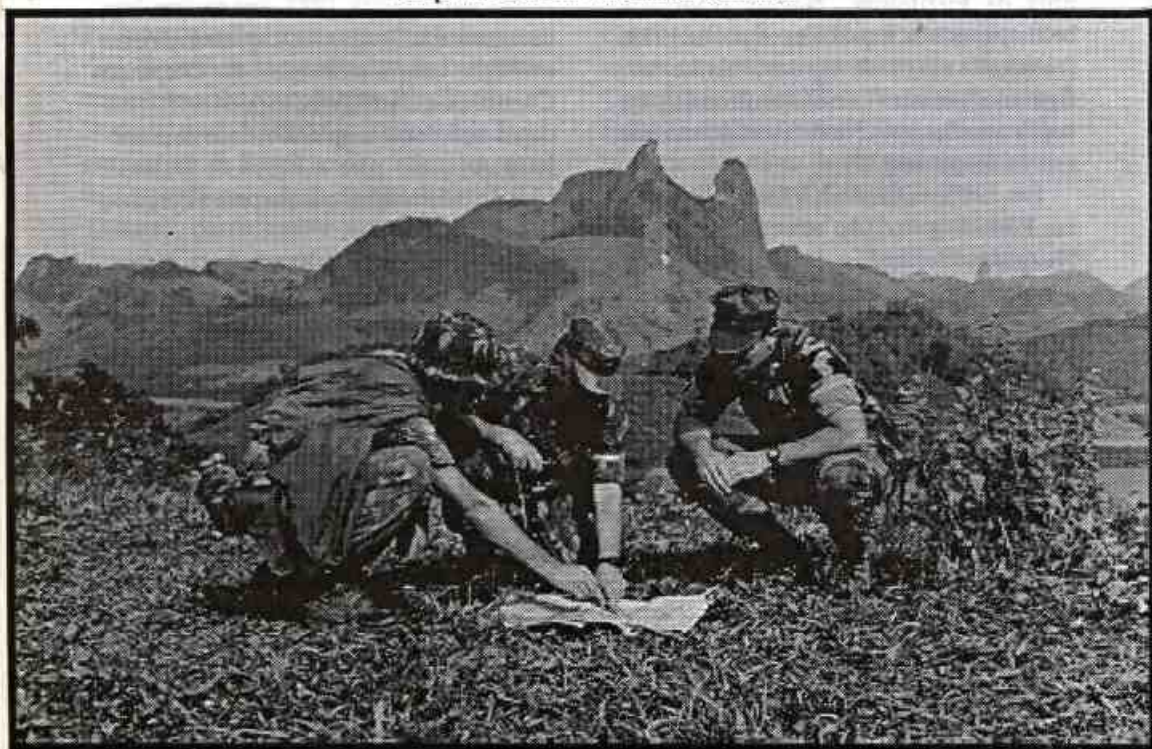
A Dragão XX, em 1984, na região de Porto Seguro/BA, serviu para consolidar o papel do Grupo de Controle no exercício, pois foram testadas as "Normas de Avaliação dos Exercícios Táticos e Terrestres", documento de capital importância que, após

20 Força de Defesa - nova denominação atribuída ao figurativo inimigo.



Desembarque em um carro de combate leve Cascavel

Grupo de Controle avaliando exercício





Tropa preparando-se para transpor obstáculos na praia

adaptações, viria a servir para controlar futuras operações. A Força de Defesa (Batalhão Paissandu) foi deslocada, com antecedência, para a área do exercício, a fim de preparar o dispositivo defensivo.

Durante a realização das Dragão XXI e XXII, em 1985 e 1986, nas regiões de Itaoca/ES e Porto Seguro/BA, respectivamente, procurou-se aperfeiçoar a direção e o controle do exercício por meio de arbitragem das manobras de dupla-ação entre a Força de Defesa e a Força de Desembarque. A liberdade de manobra dada aos partidos permitiu maior criatividade e a operação ganhou novo estímulo. Outro fato importante a destacar na Dragão XXII foi a utilização pioneira, ainda modesta, do processamento eletrônico de dados para tornar mais rápida a avaliação, reduzindo o tempo em que o exercício era interrompido para a análise das interações.

UM SALTO PARA A MODERNIDADE

Em 1987, por ocasião da Dragão XXIII, realizada em Itajaí/SC, o CFN abriu seus horizontes para o futuro, com a integração de meios exigidos pela guerra moderna.

Dentre os principais fatos que marcaram essa fase, destacam-se:

- a incorporação de novos equipamentos de comunicações adquiridos em Israel, dando nova dimensão ao comando, comunicações, controle e informações (C³I) da Força de Desembarque;
- a utilização dos Carros de Lagarta Anfíbios, permitindo o aproveitamento de praias, antes inacessíveis às embarcações de desembarque, devido ao gradiente e condições de arrebentação, e o incremento da velocidade e da proteção da tropa durante o desembarque e os movimentos em terra;
- maior flexibilidade ao movimento heli-

transportado, com a integração dos helicópteros *UH-13* (Esquilo) e *UH-14* (Super Puma), este com a capacidade de transporte de até 4,5 toneladas de carga externa ou 20 militares equipados; e

– a implantação e consolidação do Sistema de Avaliação de Exercícios (SAE) da Força de Fuzileiros de Esquadra para coordenar e avaliar as ações.

O tema da Operação Dragão XXIV, realizada em 1988, em Itajaí, delineava uma situação de crise que levava à necessidade de se efetivar um Assalto Anfíbio para evacuar não-combatentes, e uma Incursão Anfíbia, a ser executada pelo Batalhão de Operações Especiais (Batalhão Tonelero).

Na oportunidade, contou-se com a participação do Grupamento de Fuzileiros Navais de Rio Grande como Força de Defesa que, atuando de maneira inteligente, trouxe muitas dificuldades à Força de Desembarque.

Nesse exercício, o Grupo de Controle, por meio da expedição progressiva de informações, possibilitou à Força de Desembarque montar um quadro da evolução da situação, inclusive fora da Cabeça-de-Praia.

Nos anos de 1989 e 1990, as Dragões XXV e XXVI foram realizadas, respectivamente, em Guarapari/ES e Itaoca/ES, sendo que, na primeira, merecem destaque:

– o grande atraso no movimento navio-para-terra porque cinco Embarcações de Desembarque de Viatura e Pessoal (EDVP) encalharam na praia de desembarque;

– o retardo considerável do desembarque da artilharia, devido a avarias no Navio-Transporte de Tropa *Ary Parreiras*; e

– os problemas de segurança de voo decorrentes da possibilidade de interferência entre aeronaves de asa fixa e rotativa durante as operações aéreas, fato que levou

o Grupo de Controle a coordenar o emprego do apoio aéreo nas Operações Dragão subsequentes.

Vale registrar que a Operação Dragão XXVI ficou marcada pela primeira participação do Navio de Desembarque Doca *Ceará*, acrescentando nova dimensão à capacidade anfíbia da Marinha.

Na Dragão XXVII, em 1991, na área de Itajaí/SC, não houve a participação do Navio-Aeródromo Ligeiro *Minas Gerais*, que foi substituído pelo Navio de Desembarque Doca *Ceará* no transporte dos helicópteros empregados na operação.

Nesse exercício, a Força de Fuzileiros da Esquadra procurou adestrar uma Brigada Anfíbia²¹ na conquista e controle de uma Cabeça-de-Praia, testando as medidas necessárias para uma operação de substituição por ultrapassagem e o estabelecimento de controle de área.

O Navio de Desembarque Doca *Rio de Janeiro*, que também iria participar do exercício, sofreu um incêndio, obrigando a Força de Desembarque, já embarcada, a reduzir seus efetivos, distribuindo-os por outros navios e fazendo regressar ao Rio de Janeiro um contingente considerável, sem, contudo, alterar a idéia de manobra concebida para as ações em terra.

A Dragão XXVIII, em 1992, na região de Itaoca/ES, teve no Navio de Desembarque Doca *Rio de Janeiro* a principal atração. O navio, em sua primeira participação, atuou como Navio-Transporte de Órgãos de Comando da Força-Tarefa Anfíbia e da Força de Desembarque. Esse exercício serviu para que a Força de Fuzileiros da Esquadra avaliasse vários aspectos de emprego da tropa, dos quais se ressaltam:

- evacuação de não-combatentes;
- resgate de personalidades submetidas

21. Brigada Anfíbia – uma Força de Desembarque cujo componente de combate terrestre pode enquadrar de dois a cinco Grupamentos de Desembarque de Batalhão.



Aeronave *Super Puma* transportando material

a confinamento;

- defensiva em posição;
- defesa antiaérea dos componentes do

Grupamento Operativo;

- comunicações e guerra eletrônica;
- reconhecimento e vigilância dentro e fora da Cabeça-de-Praia; e

- funcionamento do Centro de Análise de Inteligência (CAI) no Estado-Maior da Força de Desembarque.

Da realização da Dragão XXIX, no ano de 1993, em Itaoca/ES, pode-se realçar como principais aspectos:

- a melhora na camuflagem das instalações do Posto de Comando, contribuindo, sobretudo, para a defesa antiaérea passiva;

- largo emprego de viaturas blindadas propiciando rapidez na conquista dos objetivos iniciais;

- a sensível melhora na orientação e navegação dos Carros de Lagarta Anfíbios durante a realização do movimento navio-para-terra;

- a utilização de posto de comando móvel, leve e funcional, por parte dos Grupamento de Desembarque de Batalhão; e

- o excelente teste da cadeia de evacuação de baixas.

UM OBSTÁCULO PARA A REALIZAÇÃO DA DRAGÃO

No ano de 1994 a Marinha preparava-se para a realização de sua 30ª Operação Dragão, tendo como destaque a participação do Navio de Desembarque de Carros de Combate *Mattoso Maia*, que, indubitavelmente, incrementava a capacidade anfíbia da Marinha e, em particular, possibilitava maior flexibilidade no embarque dos meios de Fuzileiros Navais.

Desse modo, embalada nessa expectativa positiva, a Força de Fuzileiros da Esquadra mobilizou-se para iniciar o planejamento da 30ª Operação Dragão. A área do exercício seria, novamente, a região de Itaoca/ES, e o planejamento corria dentro do previsto.



Navio de Desembarque Doca *Rio de Janeiro*

Entretanto, a insegurança vivida pelos moradores da cidade do Rio de Janeiro, diante do avanço da criminalidade e impunidade dos marginais, levou o governo do Estado a celebrar um convênio com a União, no intuito de garantir a segurança e tranquilidade dos cidadãos cariocas, do que decorreu a realização da Operação Alvorada I*, caracterizada pela atuação decisiva das três forças singulares. Em consequência, a Dragão XXX, prevista para aquele ano, teve sua execução interrompida.

Se, por um lado, ocorreu o cancelamento do exercício, por outro lado a participação

exemplar e bem sucedida dos Fuzileiros Navais em uma operação com riscos reais, fora de suas características de emprego, serviu para dignificar, ainda mais, o Corpo de Fuzileiros Navais e honrar as glórias conquistadas em outras oportunidades. A esse respeito expressou-se o Comandante de Operações Navais, em mensagem endereçada ao Comandante da Tropa de Reforço, Comandante designado da Força Tarefa (FT)-900²².

A 30ª OPERAÇÃO DRAGÃO

A Operação Dragão XXX foi realizada

* N.R. Veja "Os Fuzileiros Navais e a Operação Rio" na RMB 4º trim./95 p.169-181.

22. "Na ocasião em que V. Exa deixa a FT-900, desejo externar o meu reconhecimento pela maneira impecável com que foram conduzidos o planejamento e a execução das operações até o presente momento. Embora atuando em ambiente operacional diverso daqueles para os quais nos preparamos, a FT-900 comprovou as excelentes condições de prontidão da nossa tropa e apresentou um desempenho do qual toda Marinha pode se orgulhar. Dirijo a presente referência não só ao comandante, mas a todos os oficiais, suboficiais, sargentos, cabos e soldados da FT-900."

em 1995 na região de Itaoca/ES, e teve como destaque o adestramento da Força de Desembarque em uma Retirada Anfíbia. Dois importantes aspectos contribuíram para o amplo sucesso da operação. O primeiro foi o emprego de uma Força de Defesa nucleada no Grupamento de Fuzileiros Navais do Rio de Janeiro, com reforço de elementos oriundos dos Grupamentos de Fuzileiros Navais de Brasília, Natal e Salvador, criando dessa forma uma importante oportunidade de adestramento para os militares daqueles Grupamentos, inclusive propiciando contato com equipamentos e materiais modernos. O segundo, e mais importante, foi ter sido este o primeiro grande exercício da Força de Fuzileiros da Esquadra após sua reestruturação, realizada com êxito, que comprovou a rápida adaptação à nova estrutura.

Em paralelo à 30ª Operação Dragão, o Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra com reforços oriundos do setor de Saúde da Marinha, realizou intensas Ações Cívico-Sociais em apoio à comunidade local, proporcionando atendimentos médicos, laboratoriais e odontológicos entre outros. Também foram proferidas palestras em escolas visando a prestar aos jovens esclarecimentos sobre o perigo das doenças sexualmente transmissíveis e os males provenientes do uso de drogas.

NOSSOS COMPROMISSOS

A proposta do presente trabalho foi buscar, na história, o respaldo que justificasse a atribuição da mais alta prioridade

ao adestramento, em tempo de paz, com vistas ao nosso aperfeiçoamento profissional e afirmação da Força de Fuzileiros da Esquadra como força de pronto emprego.

Isso foi possível graças ao estudo da evolução do mais importante exercício de Operação Anfíbia da Marinha, a Operação Dragão, que em 1995 completou três décadas, sempre caracterizada pelo grande empenho de seus participantes. Desse modo, de uma simples operação, com cerca de 900 homens, cinco navios e quatro helicópteros, no início da década dos anos 60, hoje

somos capazes de empenhar aproximadamente 2.300 militares, mais de 20 navios, cerca de dez helicópteros e modernos sistemas de armas e sensores. Uma síntese dessa evolução pode ser visualizada nos anexos de A a E.

Não podemos deixar de enfatizar a importância e a eficácia da atuação de nossa Esquadra, por meio de suas forças subordinadas. Nesse aspecto, é justo destacar os brilhantes desempenhos da antiga Força de Apoio, atual

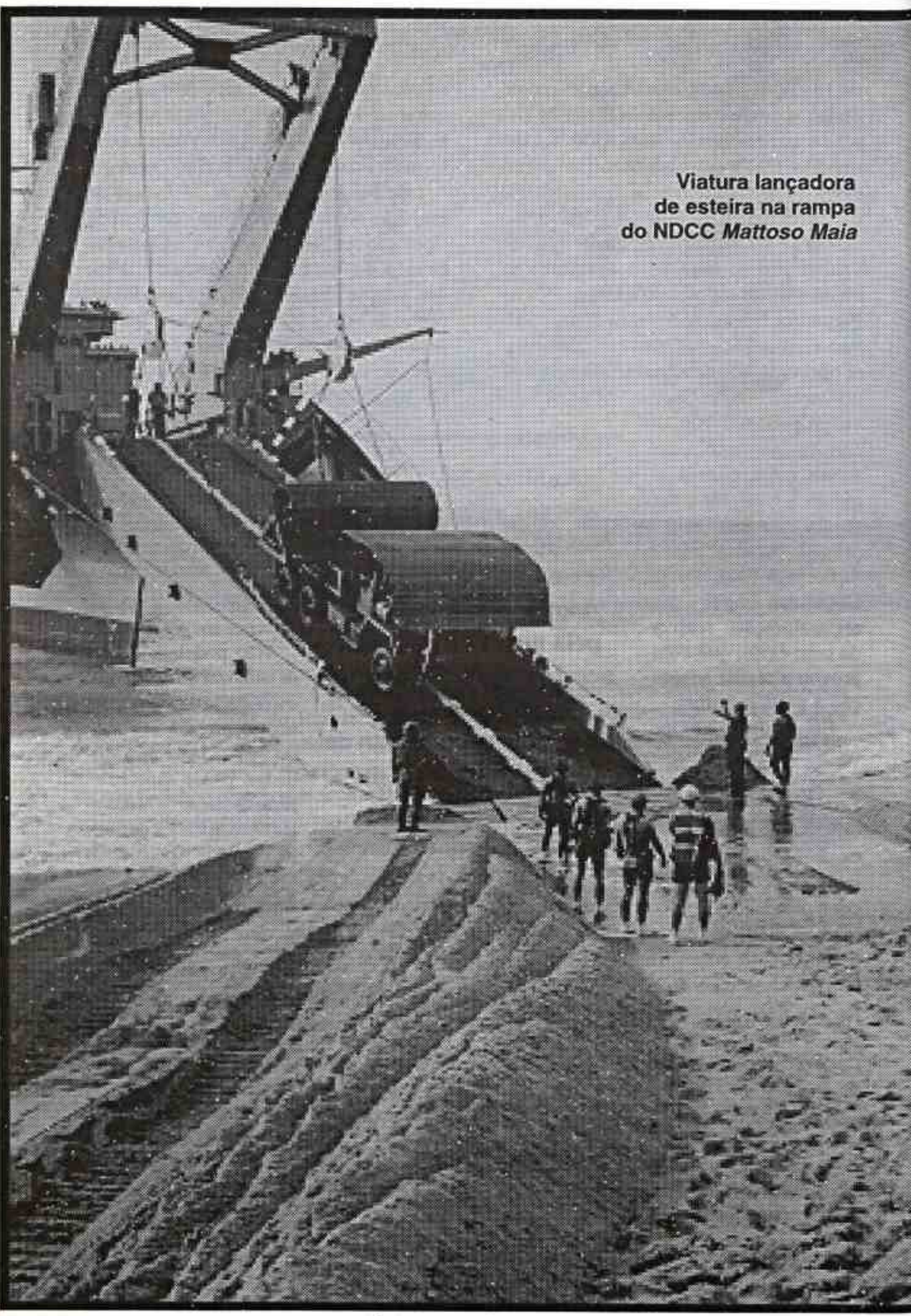
1º Esquadrão de Apoio e 1º Esquadrão de Navios Anfíbios, subordinados ao Comando da Força de Superfície, além da Força Aeronaval que, em face de suas características, tem marcante emprego nas Operações Anfíbias.

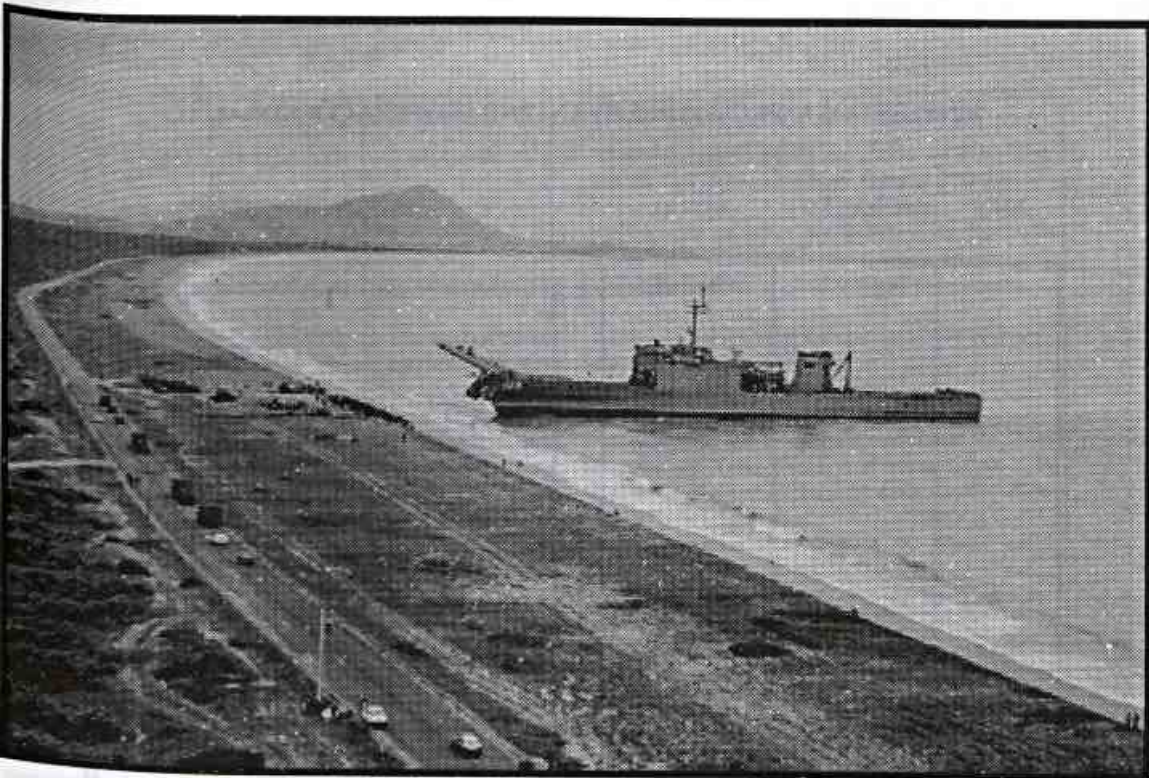
Nesta síntese histórica, ao evidenciar fatos, críticas e comentários da trajetória das Operações Dragão, estamos, na verdade, cultuando nosso passado, trazendo, aos mais jovens, algumas das experiências vivenciadas pelos que nos antecederam.

O fato de a Marinha reconhecer que os Fuzileiros Navais constituem uma tropa de

Analisando erros e acertos, estaremos em condições de extrair dos erros o aprimoramento doutrinário requerido pela nossa força e, dos acertos, os atributos que justificam nossa existência no contexto de um profissionalismo responsável

**Viatura lançadora
de esteira na rampa
do NDCC *Mattoso Maia***





NDCC *Mattoso Maia* preparando-se para abicagem

elite é motivo para justificar nosso orgulho, porém aumenta as nossas atenções para que seja mantido o elevado conceito que desfrutamos.

Conquanto a Marinha não possa, no momento, empregar uma Brigada Anfíbia devido à exigüidade de meios, a Operação Dragão, que exercita esse nível de Força, é de importância capital. Sua realização anual permite que mantenhamos os oficiais e praças da Marinha adestrados neste tipo de Operação, sendo ainda um campo fértil para

a prática e o desenvolvimento da doutrina.

Assim, ao atingirmos a 30ª Operação Dragão, é mister buscar da análise de cada um desses exercícios os erros e acertos cometidos. Procedendo dessa maneira estaremos em condições de extrair dos erros o aprimoramento doutrinário requerido pela nossa força e, dos acertos, os atributos que justificam nossa existência no contexto de um profissionalismo responsável.

ADSUMUS!

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS>/Guerra Anfíbia/; Operação Dragão;

SÍNTESE DOS ASPECTOS RELEVANTES DAS OPERAÇÕES DRAGÃO

ANO	OPERAÇÃO	LOCAL	ASPECTOS
1964	Dragão I	Vitória/ES	<ul style="list-style-type: none"> - Foi antecedido por um adestramento denominado Pré-Dragão; - primeira participação de unidades recém-criadas: 1º Grupo de Artilharia e Batalhão de Transporte Motorizado; - apoio de praia prestado pela Companhia de Comando e Serviços do Batalhão núcleo do Grupamento de Desembarque de Batalhão; e - emprego pioneiro do Navio-Aeródromo Ligeiro <i>Minas Gerais</i> em uma Operação Anfíbia.
1964	Dragão II	Imbituba/S C	<ul style="list-style-type: none"> - avarias no Navio-Aeródromo Ligeiro <i>Minas Gerais</i> obrigam reajuste no planejamento com a Força de Desembarque já embarcada; - criação de um comando de Força de Desembarque distinto do Grupamento de Desembarque de Batalhão; e - somente foi realizada a pré-Dragão II.
1967	Dragão III	Caraguatatuba/SP	<ul style="list-style-type: none"> - primeiro exercício comandado por oficial-general (FN), o então comandante do Núcleo da 1ª Divisão de Fuzileiros Navais; - realizada, também, uma Incursão Anfíbia; - ativado um Grupamento de Apoio Logístico; - emprego pioneiro de uma Força de Desembarque valor Brigada Anfíbia; - início do emprego de processo de avaliação de exercício; - planejamento e execução de envolvimento vertical partindo do Navio-Aeródromo Ligeiro <i>Minas Gerais</i>.
68/69	Dragão IV/V	---	<ul style="list-style-type: none"> - somente planejadas e não realizadas.
1970	Dragão VI	São Sebastião/SP	<ul style="list-style-type: none"> - utilização pela primeira vez dos helicópteros SH-3 (Sea King) no movimento navio-para-terra; - desembarque de tropas provenientes de submarino; e - emprego de Destacamento de Praia nucleado pelo Batalhão de Serviços.

1971	Dragão VII	Macaé/RJ	<ul style="list-style-type: none"> - marcou a participação do Navio de Desembarque de Carros de Combate <i>Garcia D'Ávila</i>; e - participação pioneira do Batalhão de Operações Especiais, recém-criado.
1972	Dragão VIII	Maratázes/ES	<ul style="list-style-type: none"> - utilização dos Navios Varredores classe Aratu como navios de controle.
1973	Dragão IX	Ilhéus/BA	<ul style="list-style-type: none"> - participação, pioneira, da Companhia de Reconhecimento Terrestre, das viaturas Urutu e do Navio de Desembarque de Carros de Combate <i>Duque de Caxias</i>; - estabelecimento de uma Área de Apoio Logístico; e - elaboração pela primeira vez de um Plano de Arbitragem.
1974	Dragão X	Itajaí/SC	<ul style="list-style-type: none"> - primeira participação de figurativo inimigo como tropa regular; e - lançamento pré-hora-H, pelo Navio de Desembarque de Carros de Combate <i>Duque de Caxias</i>, de uma vaga com cinco viaturas Urutu em mar aberto.
1975	Dragão XI	Itajaí/SC	<ul style="list-style-type: none"> - participação pioneira de aviões T-25 da Força Aérea Brasileira em uma Operação Anfíbia; e - planejamento de uma Divisão de Fuzileiros Navais, a dois Grupamentos de Desembarque de Regimento, sendo um fictício.
1976	Dragão XII	Guarapari/ES	<ul style="list-style-type: none"> - participação de aviões T-26 Xavante da Força Aérea Brasileira e tropa do Exército Brasileiro; e - viaturas de 2 ½ toneladas simulam carros de combate quando do emprego do binômio carro de combate-infantaria pelo figurativo inimigo.
1977	Dragão XIII	Porto Seguro/BA	<ul style="list-style-type: none"> - marcou a participação, pela primeira vez, das Viaturas Blindadas M-113 e o lançamento, por pára-quedas, de elementos de reconhecimento anfíbio; e - as comunicações funcionaram com retransmissão automática pela primeira vez.

1978	Dragão XIV	Itaoca/ES	<ul style="list-style-type: none"> - marcou o emprego, pela primeira vez, das Embarcações de Desembarque de Carga Geral classe <i>Tambaú</i>; - lançamento de uma Companhia de Fuzileiros Navais reforçada helitransportada de um navio-aeródromo figurado em terra; e - emprego pioneiro de uma unidade da Divisão Anfíbia como figurativo inimigo (Batalhão Paissandu) com efetivo de uma Companhia de Fuzileiros Navais.
1979	Dragão XV	Itaoca/ES	<ul style="list-style-type: none"> - lançamento de uma Companhia de Fuzileiros Navais reforçada helitransportada também de um navio-aeródromo figurado em terra.
1980	Dragão XVI	Porto Seguro/BA	<ul style="list-style-type: none"> - retorno do Navio-Aeródromo Ligeiro <i>Minas Gerais</i> aos exercícios; - deslocamento da tropa por terra para a Área de Operações; e - retorno da participação de Grupamento de Fuzileiros Navais como figurativo inimigo.
1981	Dragão XVII	Itaoca/ES	<ul style="list-style-type: none"> - emprego de figurativo inimigo com valor de um Batalhão de Infantaria; e - organização de um Grupo de Controle e Arbitragem.
1982	Dragão XVIII	Itaoca/ES	<ul style="list-style-type: none"> - O Comando da Força de Fuzileiros da Esquadra assumiu, pela primeira vez, a direção, o controle, a observação e a arbitragem do exercício; e - figurativo inimigo realizou planejamento com um Estado-Maior e empregou suas próprias peças de manobra.
1983	Dragão XIX	Itaoca/ES	<ul style="list-style-type: none"> - montagem do Grupo de Controle; - transformação do exercício em dupla ação, com liberdade de planejamento para Força de Desembarque e Força de Defesa; e - emprego do Batalhão de Operações Especiais, pela primeira vez, como peça de manobra da Força de Desembarque.
1984	Dragão XX	Porto Seguro/BA	<ul style="list-style-type: none"> - consolidação do papel do Grupo de Controle no exercício.
1985	Dragão XXI	Itaoca/ES	<ul style="list-style-type: none"> - aperfeiçoamento da participação do Grupo de Controle.
1986	Dragão XXII	Porto Seguro/BA	<ul style="list-style-type: none"> - utilização, pela primeira vez, do processamento eletrônico de dados na avaliação do exercício.

1987	Dragão XXIII	Itajaí/SC	<ul style="list-style-type: none"> - incorporação de meios de comunicações adquiridos em Israel; - utilização de Carros de Lagarta Anfíbio; - emprego do helicóptero Super Puma; e - implantação e consolidação do Sistema de Avaliação de Exercícios (SAE) da Força de Fuzileiros da Esquadra.
1988	Dragão XXIV	Itajaí/SC	<ul style="list-style-type: none"> - atuação destacada do Grupamento de Fuzileiros Navais de Rio Grande como Força de Defesa.
1989	Dragão XXV	Itaoca/ES	<ul style="list-style-type: none"> - problemas de segurança de voo entre aeronaves de asa fixa e rotativa.
1990	Dragão XXVI	Itaoca/ES	<ul style="list-style-type: none"> - participação pela primeira vez do Navio de Desembarque Doca <i>Ceará</i>.
1991	Dragão XXVII	Itajaí/SC	<ul style="list-style-type: none"> - Navio de Desembarque Doca <i>Ceará</i> substituiu o Navio Aeródromo Ligeiro <i>Minas Gerais</i>.
1992	Dragão XXVIII	Itaoca/ES	<ul style="list-style-type: none"> - primeira participação do Navio de Desembarque Doca <i>Rio de Janeiro</i>; e - ativado, pela primeira vez, o Centro de Análise de Inteligência (CAI), da Força de Desembarque.
1993	Dragão XXIX	Itaoca/ES	<ul style="list-style-type: none"> - Os Grupamento de Desembarque de Batalhão ganharam mais mobilidade com a utilização de posto de comando móvel.
1994	-		<ul style="list-style-type: none"> - planejamento interrompido devido à Operação Alvorada I ; e - a Operação Dragão XXX foi postergada para o ano de 1995.
1995	Dragão XXX	Itaoca/ES	<ul style="list-style-type: none"> - Primeira participação do Navio de Desembarque de Carros de Combate <i>Mattoso Maia</i>.

Anexo B

PARTICIPAÇÃO DE ELEMENTOS NAVAIS

NAVIOS	64	64	67	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	95
NAeL Minas Gerais	X	X	X	X	X	X	X							X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
CL Tamandaré	X		X	X				X																				
CL Barroso		X	X																									
F Defensora																					X	X			X		X	
F Constituição																			X	X						X	X	X
F União																					X				X		X	X
F Niterói																			X		X	X		X	X			
F Independência																			X	X	X		X			X		X
F Liberal																						X			X			
CT Acre		X	X			X																						
CT Alagoas										X	X		X	X	X				X		X	X			X			
CT Amazonas		X	X		X	X																						
CT Araguaia		X	X	X																								
CT Araguari			X	X		X																						
CT Espírito Santo								X			X	X				X	X			X	X							
CT Maranhão							X	X		X	X	X	X		X		X					X						
CT Marçilo Dias										X	X					X			X		X	X				X		
CT Mariz e Barros				X					X		X		X				X	X			X		X		X	X		
CT Mato Grosso							X		X				X			X	X											
CT Pará (1)		X		X	X					X																	X	X

CT Paraíba (1)	X	X	X	X	X			X																					X			
CT Paraná (1)	X	X	X		X					X	X																					X
CT Pernambuco (1)	X		X																											X		X
CT Piauí					X		X																					X				
CT Rio G. do Norte										X	X					X	X		X			X	X	X					X		X	
CT Santa Catarina					X			X							X	X																
CT Sergipe										X	X				X				X			X	X									
S Amazonas										X																						
S Bahia								X																						X		
S Goiás												X																				
S Riachuelo										X	X																					
S Rio Grande do Sul				X																												
S Tamoio																																X
S-Tonelero															X																	
NSS Gasão Moutinho								X	X																							
NTYT Barroso Pereira	X		X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X
NTYT Custódio de Mello			X																		X	X	X	X	X			X	X			
NTYT Soares Dutra		X	X		X	X	X	X	X	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
NTYT Ary Parreiras	X	X	X	X				X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
NDCC Garcia D'Ávila				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X													
NDCC D. de Caxias					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				X	X	X					X
NDCC Manoso Maia																																X
NDD Rio de Janeiro																												X	X	X	X	X
NDD Ceará																										X	X	X	X	X	X	

(1) A partir de 1991 os CT classe "P" são os novos ex-classe da Marinha americana chegados ao Brasil em dez/1989.

NO Belmonte		X	X	X		X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X				X
NT Marajó									X					X				X		X	X		X	X	X	
CV Purus						X			X																	
CV Caboclo						X																				
CV Imperial Marinheiro		X	X		X	X																				
CV Julio de Noronha																										X
CV Frontin																										X
NA Trindade																										X
NV Alhardão									X	X	X	X	X	X		X		X			X		X	X		X
NV Aratu					X	X	X	X		X	X		X	X		X	X	X			X	X				
NV Anhasomirim					X	X	X	X		X	X			X	X			X		X	X			X	X	
NV Araçatuba					X	X	X		X	X			X	X	X	X			X	X		X	X	X	X	X
NV Ataláia					X	X	X		X	X	X	X			X											X
NV Abrolhos								X	X	X	X	X		X			X		X			X	X		X	
NV Javari		X	X	X		X																				
NV Jurud	X	X	X	X																						
NV Jaruena	X		X	X																						
NV Jutai		X		X																						
RbAM Abate Guilhobel														X			X			X	X					
RbAM Tritão (2)							X											X								
RbAM Triunfo (2)					X			X						X	X	X				X						
Rb Tridente (2)			X			X				X	X															
AvOc Benevente		X	X																							
AvOc Baspendi		X		X																						
AvOc Bocaina		X	X	X	X	X																				

(2) A partir de 1989 os rebocadores são os novos classe *Tritão*, construídos em Manaus

<i>AvOc Bracul</i>		X	X																														
<i>Npa Piranha</i>				X	X																												
<i>NPa Piraquê</i>				X																													
<i>NaPaCo Pampelro</i>									X																								
<i>NaPaCo Piratini</i>									X																								

Anexo C

PARTICIPAÇÃO DE ELEMENTOS DE FUZILEIROS NAVAIS

OM	64	64	67	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	81	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	95	
ComDivAn ¹		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
1º BtlInf ²	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2º BtlInf ³			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3º BtlIN ⁴					X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X	
GpAn ⁵	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
BtlSv ⁶			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
BtlCndoDivAn ⁷			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
BtlEng ⁸	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
BtlTrnpMuz ⁹	X	X	X		X		X	X		X	X	X	X	X	X	X	X												
BtlMntAbst ¹⁰			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
BtlOpEsp ¹¹							X	X	X	X		X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
BtlCndoTrRef ¹²						X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

BtlVirAnf ¹																	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
BtlCmndoCGCFN ⁴						X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X																
ClaReconAnf/TrRef ¹	X	X	X	X	X																														
nAuAAe/TrRef ²		X																																	
ClaCmndoSv/TrRef ³			X																																
NuclComAv ⁴		X																																	
ComTrRef																																			X
ClaCmndoDivAnf ¹⁷																																			X
ClaCom ¹⁷																																			X
ClaGe ⁷																																			X
ClaCC ¹⁷																																			X
BlaArtAAe ⁷																																			X

1. Denominava-se Núcleo da 1ª DivFuzNav, passando a ComDivAnf em 1972.

2. Em 1993 passou a denominar-se 1ª BtlInfFuzNav.

3. Em 1993 passou a denominar-se 2ª BtlInfFuzNav.

4. Criado em 1969; em 1993 passou a denominar-se 3ª BtlInfFuzNav.

5. Até 1971 denominava-se 1ª OpArt; a partir de 1993 passou a denominar-se BtlArtFuzNav.

6. Extinto em 1994.

7. Até 1971 era ClaCmndo/DivAnf e, posteriormente, extinto em 1994.

8. Até 1971 denominava-se BtlPion; a partir de 1995 passou a denominar-se BtlEngFuzNav.

9. Extinto em 1985.

10. Até 1971 era ClaMm/CmndoSv/FFE; em 1995 passou a denominar-se BtlLogFuzNav.

11. Criado em 1971; em 1993 passou a denominar-se BtlOpEspFuzNav.

12. Extinto em 1993.

13. Criado em 1985.

14. Em 1981, passou a denominar-se GQGCFN e, em 1994, Batalhão Naval.

15. Até 1971 eram subordinadas diretamente à TrRef; com a criação do BtlCmndo/CmndoRef, passaram à subordinação do mesmo.

16. Núcleo do Comando de Aviação da FFE, composto por um Esquadrão de Comando e um Esquadrão Misto de Aviação; e

17. Com a reestruturação da FFE, tornaram-se OM com comando de Oficial Superior.

Anexo D

PARTICIPAÇÃO DE ELEMENTOS AERONAVAIS

ESQUADRÕES	64	64	67	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	95
EaqdHS-1			X	X	X	X	X				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
EaqdHU-1	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
EaqdHU-2																					X	X	X		X	X	X	X
EaqdHA-1														X								X	X		X	X	X	X
EaqdHI-1																X		X										

Anexo E

EFETIVOS E MEIOS EMPREGADOS NAS OPERAÇÕES DRAGÃO

OPERAÇÃO	EFETIVO	NAVIOS	EDCG	EDVM	EDVP	CLANF	HEL	AVIÕES	OBSERVAÇÕES
Dragão I	951	9	-	5	28	-	6	-	
Dragão II	1.116	19	-	4	15	-	10	-	
Dragão III	2.037	25	-	4	16	-	8	-	
Dragão IV/V	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dragão VI	915	18	-	4	12	-	10	-	
Dragão VII	1.889	14	-	4	12	-	7	-	
Dragão VIII	1.800	14	-	4	12	-	8	-	
Dragão IX	1.946	15	-	2	16	-	11	-	
Dragão X	1.712	15	-	2	18	-	3	-	
Dragão XI	2.006	16	-	3	23	-	4	2*	T-25
Dragão XII	2.040	11	-	2	13	-	3	6*	* um L-42, três T-25 e dois T-26
Dragão XIII	1.205	17	-	2	13	-	7	7*	* um C-130, cinco T-25 e um T-26
Dragão XIV	1.909	19	2	2	19	-	11	5*	T-25
Dragão XV	1.619	14	2	1	18	-	12	-	
Dragão XVI	1.709	14	2	2	16	-	15	-	
Dragão XVII	1.594	14	2	1	16	-	12	-	
Dragão XVIII	2.032	14	3	2	16	-	11	-	
Dragão XIX	1.891	15	3	3	18	-	8	10*	* seis T-26 e quatro L-42
Dragão XX	2.065	15	3	3	18	-	13	-	
Dragão XXI	2.287	18	3	2	13	-	12	10*	* oito T-26 e dois P-95
Dragão XXII	2.320	12	3	-	12	-	5	11*	* quatro T-26, um C-115, quatro F-5 e dois P-95
Dragão XXIII	2.211	19	3	-	11	-	12	8*	* seis T-26 e dois P-95
Dragão XXIV	2.376	18	3	-	8	10	19	6*	* quatro T-27 e
Dragão XXV	2.011	15	3	2	12	-	12	8*	* dois T-26, quatro T-27 e dois P-95
Dragão XXVI	2.278	12	3	3	4	7	6	8*	* cinco T-26 e três L-42

Dragão XXVII	2.139	19	3	2	4	11	11	6*	*cinco T-26 e um C-115
Dragão XXVIII	2.067	16	3	-	6	10	13	5*	* quatro T-26 e um C-115
Dragão XXIX	2.203	15	3	1	5	10	11	11*	* quatro T-26, quatro T-27, um L-42 e um P-95
Dragão XXX	2.338	23	3	2	0	8	11	6	* dois T-26, dois T-27, um C-115 e um P-95

BIBLIOGRAFIA

1. ALVES FILHO, Thompsom. PERLINGEIRO FILHO, Rubens. Controle da Operação Dragão: síntese histórica. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, n.6, p. 36, mar. 1988.
2. AS RAZÕES DESTA OPERAÇÃO. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, n. 11, p. 40, 1991.
3. BRADLEY, Lawrence J. Comentários sobre a Operação DRAGÃO I. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, p. 29, jan. 1990, Edição especial.
4. CALDAS, Alexandre Lima. Relatório da Operação Dragão I. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, p. 21, jan. 1990, edição especial.
5. CANTÍDIO, Luiz Carlos da Silva. O combatente anfíbio. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v 113, n. 7/10, p. 31-54, jul/set. 1993.
6. _____. O combatente anfíbio. *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, v. 113, n. 10/12, p. 17-37, out/dez. 1993.
7. _____. A Força de Fuzileiros da Esquadra. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, p. 57, mar. 1988, Edição especial.
8. Chegou o Navio Desembarque Doca "Ceará". *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, n. 10, p. 80, 1990.
9. CORTEZ, Domingos de Mattos. Operação Dragão XI. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, p. 3, jan. 1990, edição especial.
10. COSTA, Carlos Augusto. Controle da Operação Dragão: uma atualização. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, p. 55, jan. 1990, Edição especial.
11. COSTANZA, José Roberto da Silva. 25 anos da Operação Dragão. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, p. 75, jan. 1990, edição especial.
12. DANTAS, Sergio Lyra. A Divisão de Embarcações do Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo nas Operações Dragão. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, p. 47, jan. 1990, edição especial.
13. FERREIRA, Gil Cordeiro Dias. Os *Urutus* nas Operações Dragão. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, p. 81, jan. 1990, edição especial.
14. FONSECA, Augusto José da Silva. As operações aéreas nas Operações Dragão. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, p. 63, jan. 1990, Edição especial.
15. GODINHO, Coaraciara Bricio. As Operações Dragão que eu vivi. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, p. 9, jan. 1990, Edição especial.
16. GOMES, Sidarta Ribeiro. Varredores - A vanguarda da Operação Dragão. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, p. 51, jan. 1990, edição especial.
17. LEAL, Luiz Carlos Palhano. Operação Aragem. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, n. 28, p. 1, jun. 1959.
18. LEITE, Nelson Américo. O desafio do movimento navio-para-terra. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, p.84, jan. 1990, Edição especial.
19. MARQUES, Roberval Pizarro. Operação Dragão III. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, p. 6, jan. 1990, edição especial.

20. NUÑEZ, Cosme. A evolução das Operações Dragão. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, p. 37, jan. 1990, edição especial.
21. OPERAÇÃO Corvina. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, n. 33, p. 8, dez. 1959.
22. OPERAÇÃO DRAGÃO XXI. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, n. 2, p. 13, dez. 1985.
23. PAIVA, Paulo Gonçalves. A Operação Dragão. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, p. 17, jan. 1990, edição especial.
24. PIEDRAS, Rubens Almeida Moreira. Dragão I, vinte e cinco anos depois. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, p. 53, Jan. 1990, edição especial.
25. REZENDE, Nelson da Costa. A Aciso nas Operações Dragão. *O Anfíbio*, Rio de Janeiro, p. 60, jan. 1990, edição especial.

**Para ter iniciativa é preciso, antes de tudo,
ter confiança em si próprio, estar orientado
e não temer a responsabilidade**

Almirante Frederico Villar

Do livro *Faze Assim...* (Breviário Moral e Cívico), 1952

HAVERÁ UMA CAVALARIA ANFÍBIA?

"Que nossos estribos se choquem em cavalgadas futuras, pois que assim estará para sempre selada a nossa amizade" *

GIL CORDEIRO DIAS FERREIRA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (FN)

SUMÁRIO

Introdução

Explicando o impasse

Mutatis mutandis!

A Cavalaria do Exército Brasileiro

Tarefas clássicas da Cavalaria

Os blindados no CFN

Os *marines* rendem-se ao espírito de Custer

O regimento de armas combinadas

O Batalhão de Reconhecimento Blindado Leve

O Batalhão de Infantaria Mecanizado do CFN

Finis Coronat Opus

INTRODUÇÃO

Por ocasião de um dos períodos de debates conduzidos ao longo do II Seminário sobre o Corpo de Fuzileiros Navais

(CFN) em 1994, tomei conhecimento, casualmente, de curioso impasse que teria ocorrido entre os oficiais incumbidos da elaboração de determinado manual de instrução do Setor Comando-Geral do Corpo

* Saudação tradicional entre cavalarianos.

de Fuzileiros Navais e os mais antigos, que avaliavam seu trabalho: tratava-se de definir a quem competiria nuclear e comandar uma força-tarefa composta, dentre outros, por elementos de infantaria e de blindados. Não importaria tanto o valor (pelotão, companhia etc.) desses elementos, mas a natureza da tarefa atribuída a essa hipotética força-tarefa. Tratando-se de ações típicas da infantaria, não haveria dúvidas: a ela competiria a condução das ações; mas caso a ameaça a ser enfrentada requeresse muito mais o emprego de blindados do que o da tropa? Seria lícito a um meio de apoio ao combate liderar, por exemplo, uma força de reação, em quadro de defensiva, tendo sob seu controle operativo uma parcela da arma de combate, ou arma básica? Diriam os redatores que não; diriam os avaliadores mais antigos que sim...

Eis aí interessante tema para debates, que retoma questão vez por outra levantada no âmbito do CFN – haverá uma “cavalaria anfíbia”? Tentemos abordá-lo, mais ou menos à maneira dos cavalarianos – parodiando seu próprio dizer – *rapidamente, ainda que sem perfeição, mas com eficiência.*

EXPLICANDO O IMPASSE

Por longos anos os oficiais fuzileiros navais foram fortemente influenciados pela doutrina do Exército Brasileiro, fruto dos muitos cursos nele realizados, particularmente os de sua Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais (EsAO), obrigatórios para os capitães-tenentes (fuzileiros navais) até 1990, quando foi criado o Curso

de Aperfeiçoamento de Oficiais Fuzileiros Navais (CAOFN), no Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo (CIASC).

Não é difícil constatar aí o *generation gap* ocorrido: os oficiais que elaboraram o manual, pertencentes à nova safra, não receberam, como os menos jovens avaliadores, os influxos daquela Escola. O que de modo algum permite que se conclua serem uns mais ou menos bem preparados que os outros: trata-se, simplesmente, de oficiais de formações diferentes, ambas meritórias. *Mutatis, mutandis!*

Mais especificamente, os cursados no Exército Brasileiro aprenderam que aque-

la força se organiza – e distribui seus oficiais e praças, desde a incorporação – segundo duas armas básicas (infantaria e cavalaria), três armas de apoio (artilharia, engenharia e co-

municações) e três serviços (material bélico, intendência e saúde).

Já no CFN, como sabemos, não há essa rígida distinção, em que pese serem as praças distribuídas por diferentes especialidades, algumas das quais coincidentes com as apontadas retro, do Exército Brasileiro. Mas como vimos afirmando desde há muito, “somos todos basicamente infantis...”

A questão central, porém, é que, diferentemente do Exército Brasileiro, o CFN, à semelhança das demais tropas anfíbias do mundo, tem apenas uma arma básica, ou de combate terrestre – a infantaria; as demais unidades de fuzileiros navais são classificadas, para fim de planejamento de seu emprego, em dois tipos: as de apoio ao combate (dentre as quais se incluem os

**Presentemente, privilegia-se
a guerra de manobra, vale
dizer, a guerra da mobilidade,
da proteção blindada, do poder
de fogo, da ação de choque...
enfim, a guerra da Cavalaria!**

blindados, junto à artilharia e outros) e as de apoio de serviços ao combate (manutenção e abastecimento, serviços etc.).

Assim, os que não cursaram o Exército Brasileiro, compreensivelmente, vêem os blindados apenas como apoio, enquanto os que passaram pela Escola de Aperfeiçoamento de Oficiais, respeitadas as circunstâncias, podem admitir o emprego daqueles meios como arma básica.

De qualquer maneira, há várias semelhanças organizacionais e operacionais, no que tange ao emprego de blindados, entre as forças terrestres e anfíbias – nestas incluído o próprio *United States Marines Corps* (USMC) – Corpo de Fuzileiros Navais dos EUA. Tentemos mostrá-las, recordando a organização da Cavalaria no Exército Brasileiro, a evolução dos blindados no CFN e a mais recente modificação na estrutura do USMC.

A CAVALARIA DO EXÉRCITO BRASILEIRO

"Se não tens a coragem do leão, o olho da águia e a rapidez do raio, para trás: não és digno de pertencer ao furacão da Cavalaria".
(Lema dos cavalarianos do Exército Brasileiro)

As forças do Exército Brasileiro se distribuem, pelo território nacional, em Divisões de Exército (DE), que podem enquadrar, como peças de manobra, de duas a cinco brigadas, além de várias outras unidades de apoio, cuja enumeração, aqui, é desnecessária.

Existem duas categorias de brigadas: as de infantaria (blindada, motorizada etc.) e

de cavalaria (mecanizada e blindada). Para os leitores não afeitos a esse linguajar, cabe uma explicação: o termo "motorizada" indica que a brigada é totalmente autotransportável em caminhões e jeeps; já a expressão "mecanizada" significa que a unidade dispõe de viaturas de combate e/ou de transporte de pessoal dotadas de leve blindagem e armamento.

As brigadas podem enquadrar, como peças de manobra, de dois a cinco batalhões (as de infantaria) ou regimentos (as de cavalaria), além de outras unidades de apoio.

Os batalhões de infantaria (blindados, motorizados etc.) se subdividem em companhias; os regimentos de cavalaria (mecanizados, blindados e de carros de combate), em esquadrões. E, por fim, quase todas as brigadas dispõem, como elemento de reconhecimento terrestre, de um esquadrão de cavalaria mecanizado independente.

Fato interessante a ressaltar é a interpenetração dessas armas. Certas brigadas de Infantaria – particularmente a blindada – dispõem de unidades de Cavalaria e vice-versa. A figura 2 ilustra parcialmente as estruturas organizacionais citadas.

Mas vejamos, afinal, a destinação da Cavalaria.

TAREFAS CLÁSSICAS DA CAVALARIA

"Não devemos, em detrimento de nós mesmos, ser levados a assumir que máquinas não testadas (carros de combate) possam tomar o lugar do experimentado cavalo" (Major-General John K. Heer, do Exército dos EUA, em 1938).

Uma das características mais marcantes da cavalaria, desde a antiguidade, é o bru-





Figura1 – Alegoria de Poseidon (Netuno), rompendo o Mar Egeu em sua biga anfíbia. Segundo a lenda, o deus dos mares teria sido o criador do cavalo – seu presente à humanidade – que teria feito brotar da terra, nela batendo com seu tridente. Teria sido também o arquiteto das muralhas de Tróia, cuja conquista pelos gregos, mais tarde, se deu com o emprego de um cavalo de madeira (N.A.: Ilustração de J.U. CAMPOS, in: LOBATO, José Bento Monteiro. *Os Doze Trabalhos de Hércules*. V. 2, S. Paulo, Brasiliense, 1947.)

tal impacto psicológico que sua carga promove sobre os por ela atacados, o que é tecnicamente conhecido como ação de choque. A cavalo, sobre elefantes, ou, modernamente, empregando carros de combate ou helicópteros, o efeito devastador tem sido o mesmo.

Mas há outras tarefas para essa arma; a relação a seguir não pretende esgotar o tema, embora sintetize as principais ações em que a Cavalaria costuma engajar-se na maioria dos Exércitos do mundo:

– reconhecimento de eixos, áreas e zonas, inclusive pelo fogo ou em força;

– segurança, inclusive em movimentos retrógrados, sob os tradicionais graus de cobertura, proteção e vigilância, ou como

elemento de ligação ou de segurança de área de retaguarda;

– combate ofensivo e defensivo, como elemento de economia de forças, ou como reserva móvel nas mãos de um comando superior,

– ação retardadora; e

– aproveitamento do êxito e perseguição.*

O que parece importante ressaltar é que no decurso de operações anfíbias, os fuzileiros navais poderão vir a realizar quaisquer das ações citadas (tanto que constam de nosso Manual...). Para algumas delas, inclusive, o CFN dispõe de elementos organizacionais específicos, como, por exemplo, as Companhias de Reconhecimento Terrestre (CiaReconTer) e Anfíbio (CiaReconAnf).

À guisa de ilustração, recorde-se que o Exército Brasileiro geralmente considera

que a brigada de cavalaria mecanizada seja mais apropriada para o reconhecimento e a segurança e para atuar como elemento de economia de forças. Já a brigada de cavalaria blindada é mais comumente empregada em ações retardadoras, aproveitamento do êxito, perseguição e como reserva móvel, em situação defensiva.

Em uma vez constatado que, aos fuzileiros navais, podem ser atribuídas as tarefas clássicas da Cavalaria, passemos a buscar uma outra semelhança – a dos meios – não sem antes recordarmos a evolução dos blindados no CFN.

OS BLINDADOS NO CFN

*"Sentinela, falange aguerrida/
na vanguarda empunhando o fuzil/
pela Pátria é que damos a vida"
(Na Vanguarda – Hino dos
Fuzileiros Navais)*

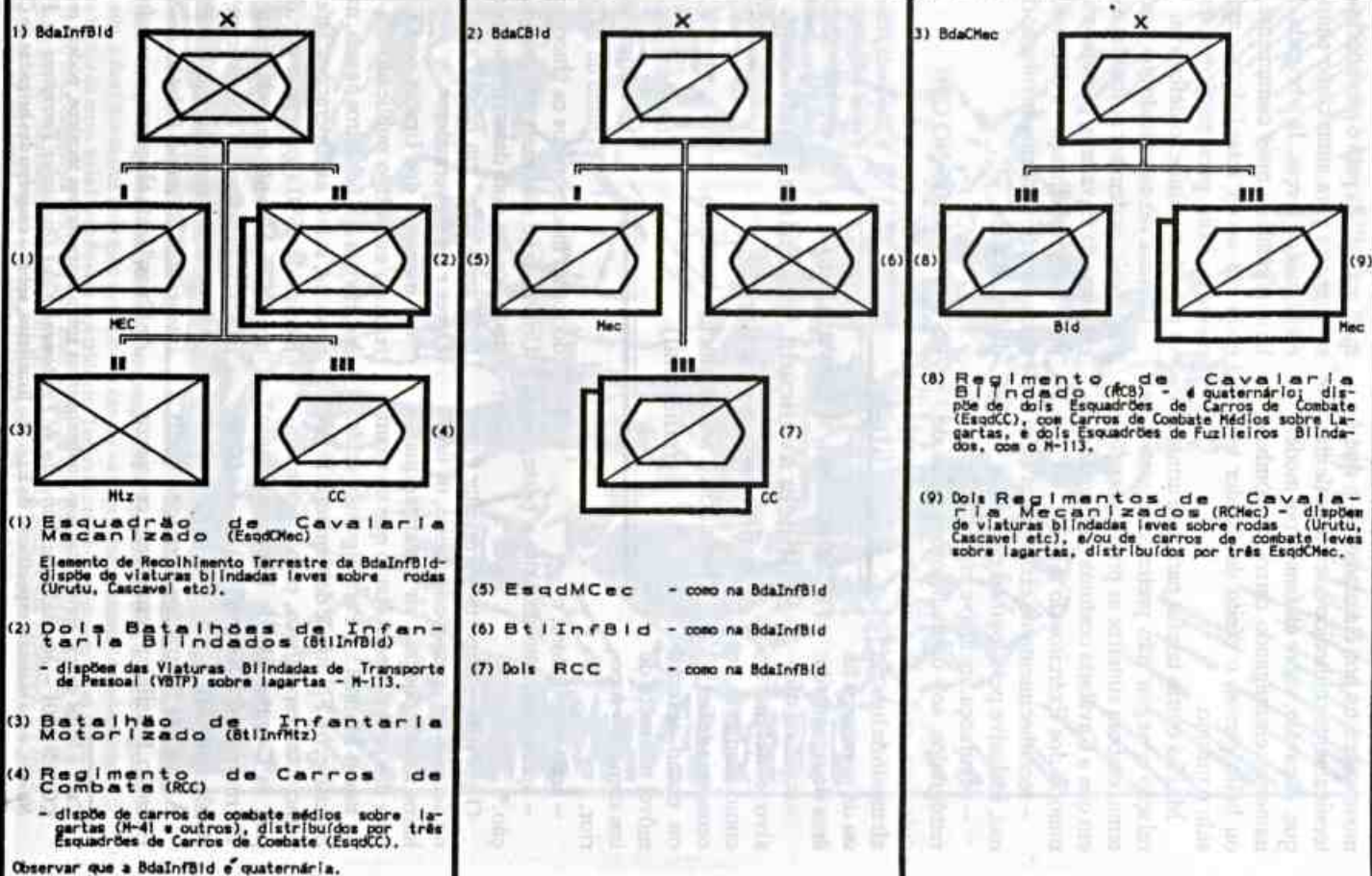
A história dos blindados, no CFN, teve início em 20 de julho de 1973, quan-

do foram incorporados os cinco primeiros Urutus, hoje não mais empregados, existindo apenas dois deles, como monumentos, "ancorados" em praças nas Ilhas das Flores e do Governador.

A trajetória dos Urutus no CFN já foi relatada em artigo publicado em *O Anfíbio*, revista dos fuzileiros navais, na edição especial sobre as Operações Dragão, de janeiro de 1990 (s/nº), pelo que deixo de abordá-la. Mas não se pode deixar de destacar o papel pioneiro que tiveram, ao qual se deve acrescentar um fato curioso: os integrantes do então Pelotão de Viaturas Anfíbias/Urutu elegeram, como símbolo, o

* Caso o leitor deseje aprofundar seus conhecimentos sobre esses termos técnicos, poderá recorrer ao CGCFN-1201 – *Manual para Instrução de Fundamentos das Operações Terrestres de Fuzileiros Navais*, ou a manuais específicos, do Exército Brasileiro, sobre o emprego das brigadas de Cavalaria.

Fig. 2 - AS BRIGADAS DE INFANTARIA BLINDADA (BdaInfBid), DE CAVALARIA BLINDADA (BdaCBid) E DE CAVALARIA MECANIZADA (BdaCMec)



hipocampo, ou cavalo-marinho. Essa circunstância foi de efêmera duração, e de conhecimento apenas dos tripulantes dos Urutus, entre 1973 e 1975. Dezenove anos mais tarde – em 1994 –, ao ensejo da transformação da Companhia de Carros de Combate (CiaCC) em comando independente, seu primeiro (e atual) comandante, sem o saber, escolheu o mesmo símbolo, para sua unidade, fato que muito emocionou os ex-tripulantes dos Urutus, ainda na ativa...

Prosseguindo, foi o CFN aquinhoado, por volta de 1976, com uma companhia de M-113. Trata-se de uma viatura blindada de transporte de pessoal (VBTP), sobre lagartas, que não é exatamente anfíbia, embora possa cruzar pequenos cursos d'água interiores.

Os M-113 foram inicialmente alocados ao hoje extinto Batalhão de Transporte Motorizado, situado, à época, no km 1 da Rodovia Rio-Petrópolis, na área do Complexo Naval Caxias-Meriti. Mais tarde foi transferido para a Ilha das Flores. Ali, em 1985, foi transformado em Batalhão de Viaturas Anfíbias. Este em 1986 recebeu os carros de lagarta anfíbios (CLAnf) norte-americanos, que compõem atualmente a Companhia de CLAnf, co-irmã da Companhia de Viaturas Blindadas (CiaVtrBld), que congrega até hoje os M-113. E por fim, dispõe o CFN dos carros de combate leves (CCL) sobre rodas Cascavel, que integram a Companhia de Carros de Combate, mas que não dispõem de capacidade anfíbia. Cabe des-

taçar que se encontra em andamento* o processo de levantamento de características de um carro de combate sobre lagartas, para o CFN, a ser obtido futuramente.

Retornemos agora à figura 2, e observemos, quanto aos meios do Exército Brasileiro e do CFN, que:

- as unidades mecanizadas empregam os Urutus (de que fomos os primeiros usuários) e os Cascavel (de que dispomos); e
- as unidades blindadas empregam, como nós, os M-113, e dispõem de carros de combate médios sobre lagartas, cuja obtenção começamos a planejar.

Adicionalmente, dispomos dos carros de lagarta anfíbios, que, em última análise, são viaturas blindadas de transporte de pessoal sobre lagartas, com a capacidade ímpar de deslocamento no mar – não seria essa a “Cavalaria Anfíbia”?

Até agora, tomamos como referência o Exército Brasileiro. Todavia, costumamos inspirar-nos mais no Corpo de Fuzileiros

Navais dos Estados Unidos. Teriam eles a sua cavalaria anfíbia? É o que veremos a seguir.

OS MARINES SE RENDEM AO ESPÍRITO DE CUSTER**

“Soldados, a Cavalaria / é a sentinela avançada / da Pátria mãe que em nós confia...” (Soldados, a Cavalaria – canção tradicional).

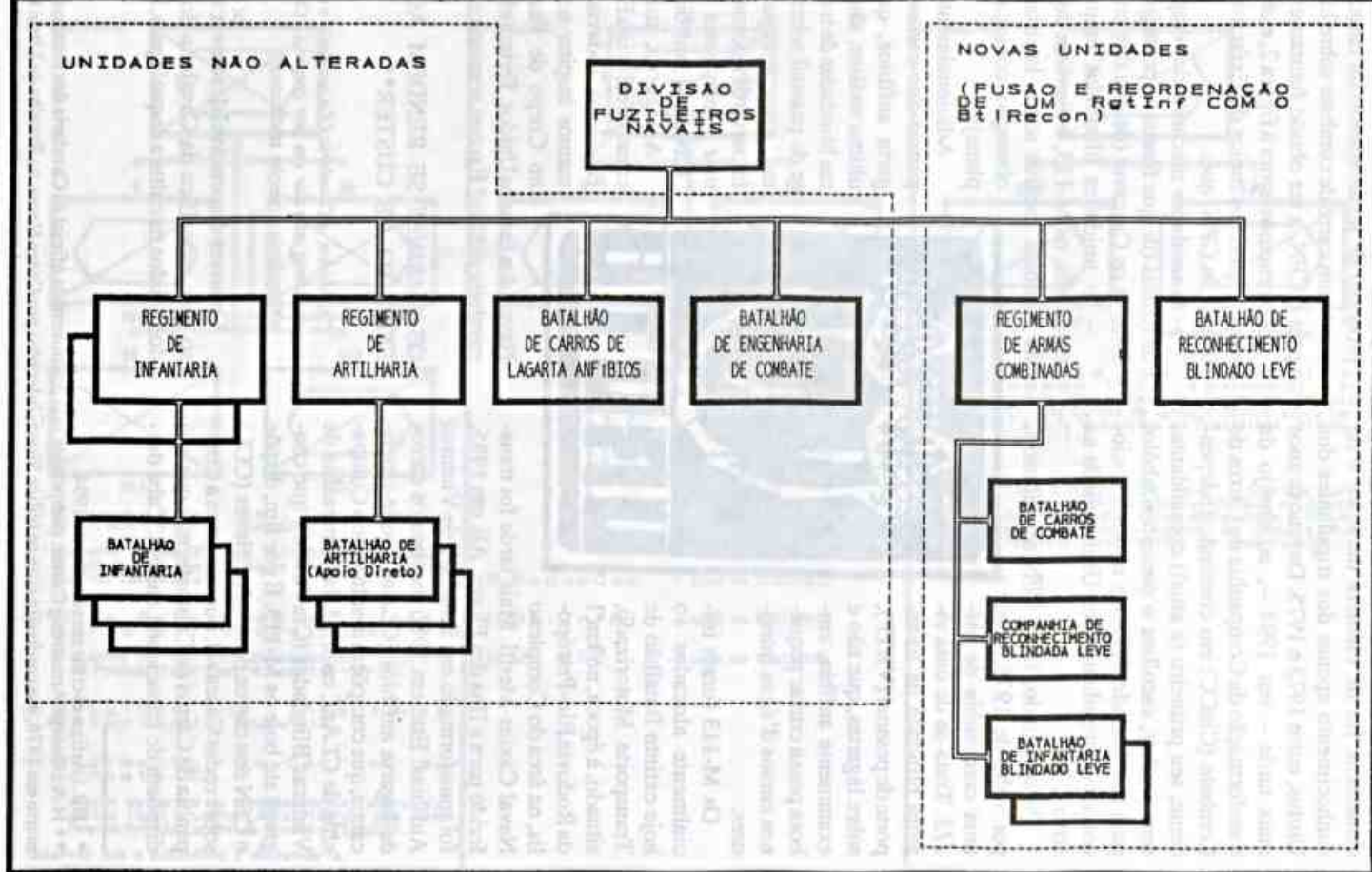
Creio ser dispensável descrever o imenso peso específico da Cavalaria dos Estados Unidos na cultura daquele país. Poucos



* NR.: Artigo escrito em meados de 1994.

** N.A.: George Armstrong Custer, competente mas controvertido oficial da Cavalaria dos Estados Unidos, morto em 1876, em confronto com os índios Sioux, liderados por Crazy Horse, na Batalha de Little Bighorn.

Fig. 3 - A NOVA DIVISÃO DE FUZILEIROS NAVAIS DO "USMC"



dentre nós não terão assistido às dezenas de filmes de *bang-bang*, em que, à última hora, apareciam os cavalarianos, para salvar a situação. Quem não se recorda de Rin-tin-tin e do pequeno Cabo Rusty? Ou da rememoração do massacre de Little Bighorn, em *Pequeno Grande Homem*? Ou de *Três Sargentos*, sofisticado pasticho do clássico *Gunga-Din*, levado às telas por Frank Sinatra e sua trupe, em que Sammy Davis Jr. fazia o papel do lendário corneiteiro? E para não nos estendermos mais, quem não traz na mente a fantástica cena de *Apocalypse Now*, em que os combatentes da Cavalaria aerotransportada desencadeiam formidável ataque com helicópteros sobre os vietcongues, desrespeitando certas regras de combate, ao envergarem, berrantes cachecóis amarelos, sobre os uniformes camuflados, além dos chapéus de cowboy, e ao transmitirem pelos rádios das aeronaves, na "hora-H", a *Cavalcada das Valquírias*, de Wagner?

Pois parece que até os *marines* se renderam a esse espírito do General Custer. De um exemplar da *Marines Corps Gazette* de 1993, extraio interessante encarte, denominado *Arms of the Corps* (Armas do Corpo, isto é, do USMC), em que é apresentada a nova estrutura da *Marines Division* (Divisão de Fuzileiros Navais) reproduzida na figura 3.

Observe-se a profunda reestruturação promovida nas peças de manobra. Em lugar da tradicional composição, a três regimentos de infantaria aos quais se associava, dentre outras unidades, o batalhão de

reconhecimento, a divisão tem hoje:

- dois regimentos de Infantaria;
- um regimento de Artilharia, um batalhão de carros lagarta anfíbios e um batalhão de engenharia de combate, inalterados; e
- duas novas unidades, fruto da fusão do terceiro regimento de Infantaria com o batalhão de reconhecimento: o regimento de armas combinadas e o batalhão de reconhecimento blindado leve.

Analisemos, pois, essas duas novas unidades.

O regimento de armas combinadas

O regimento de armas combinadas tem, como peças de manobra:

- um batalhão de carros de combate, unidade que já existia há muito tempo, mas era subordinada diretamente ao comando da divisão;

- uma companhia de reconhecimento blindada leve, subunidade recém-criada; e
- dois batalhões de infantaria de blindados leves, unidades também instituídas no bojo dessa reorganização.

Se voltarmos agora à figura 2, constataremos a semelhança entre os regimentos de armas combinadas do USMC e a Brigada de Infantaria Blindada do Exército Brasileiro: o Batalhão de Carros de Combate do USMC é de mesmo vulto que o Regimento de Carros de Combate do Exército Brasileiro, variando apenas os meios de que cada um dispõe; a Companhia de Reconhecimento Blindada Leve do USMC em tudo se assemelha ao Esquadrão de Cavalaria Mecanizado do Exército Brasileiro; e não



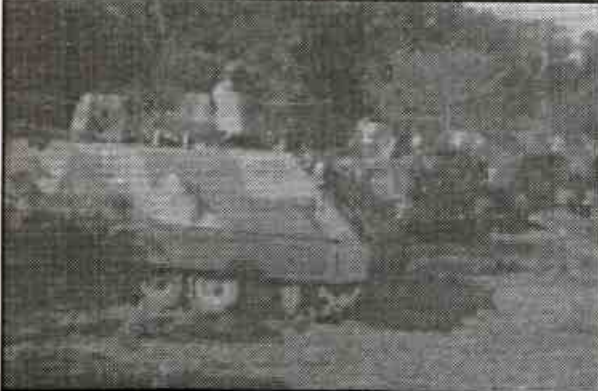
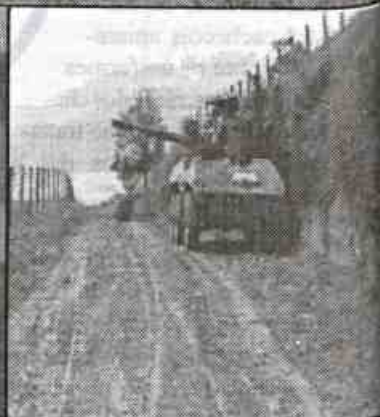
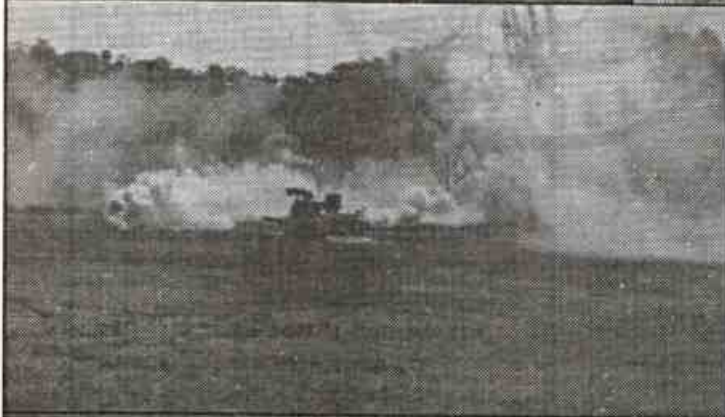
AS VIATURAS DO CORPO DE FUZILEIROS NAVAIS

1 - *Urutu* (em desuso)

2 e 3 - *CLANF, LVTP7-A1*

4 e 5 - *Cascavel*

6 e 7 - *M-113*



há como se deixar de ver a semelhança entre os batalhões de infantaria blindados leves do USMC e os batalhões de infantaria blindados do Exército Brasileiro.

Assim, o Regimento de Armas Combinadas do USMC, que a rigor é uma unidade de Infantaria, contém como peças de manobra, da mesma forma que a Brigada de Infantaria Blindada do Exército Brasileiro, elementos organizacionais típicos de Cavalalaria!

E mais se acentua essa semelhança, quando se observa, folheando-se o mesmo encarte, que todas essas unidades dispõem, em fartas quantidades, de viaturas blindadas leves sobre rodas – os *Light Armoured Vehicle* (LAV), em suas diferentes configurações (canhão de 25 mm, morteiro de 81 mm, míssil anticarro Tow, míssil anti-aéreo Stinger etc).

O batalhão de reconhecimento blindado leve

Quanto ao Batalhão de Reconhecimento Blindado Leve do USMC, organizado em três companhias de reconhecimento blindadas leves (já descritas), é flagrante sua semelhança com o Regimento de Cavalalaria Mecanizado do Exército brasileiro.

Registre-se que os fuzileiros navais, brasileiros e norte-americanos, sempre compuseram forças-tarefa com elementos de Infantaria e blindados. Essas forças-tarefa, para se desincumbirem de seus encargos, assumem, temporariamente, uma configuração assemelhada à das unidades de Cavalalaria. Cumprida a missão, desfaz-se a força-tarefa, voltando os componentes às suas organizações táticas-básicas. Desta feita, porém, como se constata em documento emitido pelos próprios *marines*, a organização tática-básica passou a ser a tradicionalmente usada pelas unidades de Cavalalaria. Parodiando Machado de Assis: “mudaria o USMC ou mudamos nós?”

Pois saiba o leitor que, em meados da década dos 70, os que lidávamos com os blindados recém incorporados – Urutus e M-113 – tivemos uma antevisão desse quadro. Cabe recordá-la, 20 anos depois.

O BATALHÃO DE INFANTARIA MECANIZADO DE FUZILEIROS NAVAIS

*“Audaces fortuna juvat”
 (“A sorte favorece os audaciosos”)
(Virgílio)*

Quando da incorporação dos M-113 ao Corpo de Fuzileiros Navais, os que lidávamos com o tema blindados nos reunimos e levantamos os seguintes pontos:

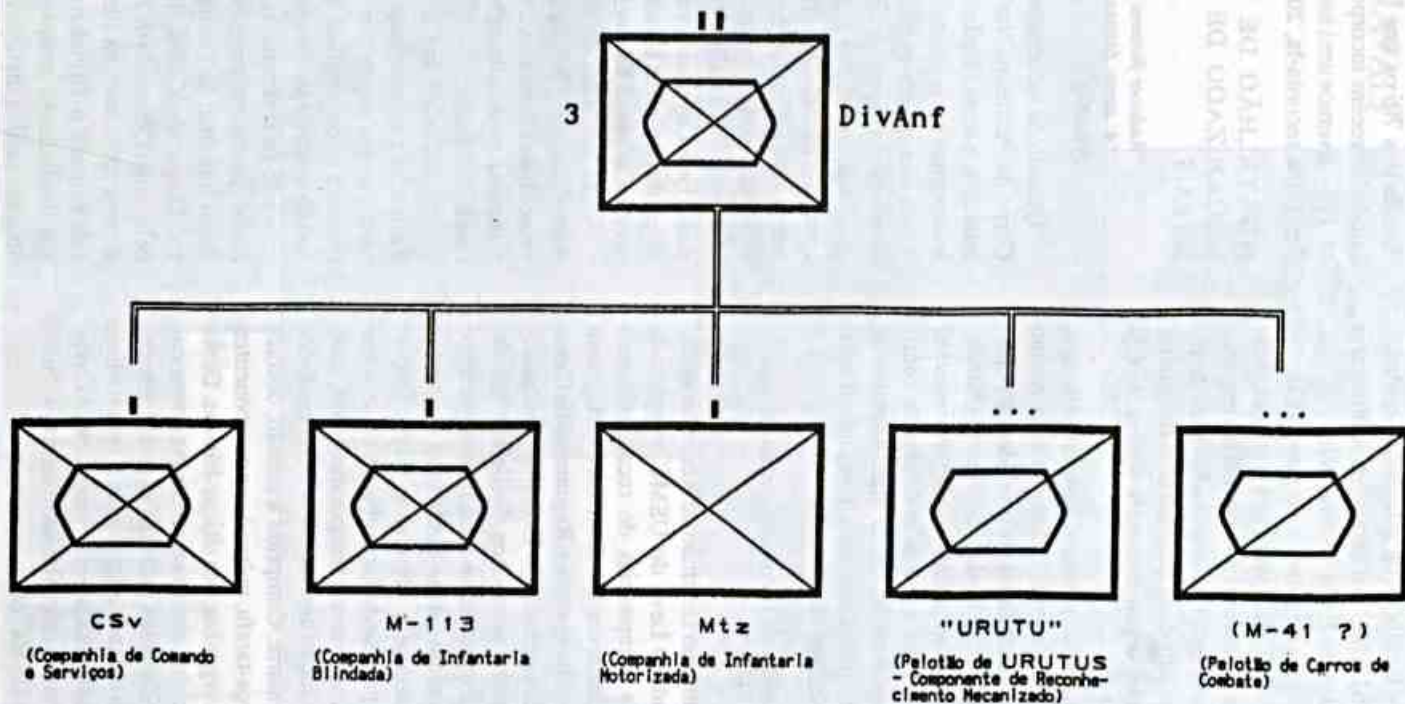
– a viatura em questão não era anfíbia, nem vinha a ser propriamente um meio de apoio ao combate, ou de apoio de serviço ao combate; na realidade era orgânica de duas armas de combate terrestre – a Infantaria blindada (nas companhias de fuzileiros blindados dos batalhões de Infantaria blindados) e a Cavalalaria blindada (nos esquadrões de fuzileiros blindados dos regimentos de Cavalalaria blindados);

– nas unidades de Infantaria, a tarefa dessas viaturas é levar a tropa à frente, com velocidade e proteção, até um ponto em que a mesma possa desembarcar e combater como Infantaria;

– as unidades de Cavalalaria não são organizadas para combater como Infantaria, pelo que, nos regimentos de Cavalalaria blindados, a tropa combate dentro das viaturas (como se cavalgando seus corcéis...); e

– não faria sentido manter essas viaturas afastadas da tropa; assim, lotá-las no então Batalhão de Transporte Motorizado, em Duque de Caxias (RJ), enquadradas pelo então Comando de Reforço, enquanto a tropa se situava na Ilha do Governador, subordinada à Divisão Anfíbia, pareceu-nos duplamente complexo. Tratava-se de dois comandos distintos de oficiais-gene-

Fig. 4 - A PROPOSTA DE TRANSFORMAÇÃO DO 3o.BtlInfFuzNav ("PAISSANDU") EM "BtlInfMecFuzNav" (DÉCADA DOS 70)



rais, o que implicava constante coordenação de alto nível, para a realização do adiestramento; e havia considerável distanciamento físico entre a tropa e as viaturas, cabendo acrescer que estas não deveriam se deslocar pelo asfalto, mas sobre carretas, que transportam no máximo duas delas! Como, pois, adestrar conjuntamente tropa e viaturas, com a frequência e a intensidade desejáveis?

A solução que se nos afigurou feria nossas tradicionais características de flexibilidade e versatilidade, que resultam em nos organizarmos por tarefas, quase sempre, evitando manter em caráter permanente certas composições mistas de forças. Mas permitiria a máxima aproximação possível entre a tropa e as viaturas.

Assim surgiu a proposta de criação de um batalhão de Infantaria blindado de fuzileiros navais (denominação poucos dias depois alterada para mecanizado). Proposta audaciosa, sem dúvida. Mas como registrado ao início deste tópico, "a sorte favorece os audaciosos" – ainda que 20 anos depois.

Para que o leitor compreenda melhor essa proposta, inseriu-se a figura 4, que ilustra a descrição a seguir:

– o batalhão de Infantaria mecanizado de fuzileiros navais seria moldado não à semelhança dos batalhões de Infantaria blindados do Exército Brasileiro, mas da brigada de Infantaria blindada daquela força, "dividida por três";

– dentro dessa ordem de idéias, a unidade visualizada deveria dispor de elementos de Infantaria blindada, de Infantaria motorizada, de Cavalaria mecanizada e de carros de combate (observe-se a organização da Brigada de Infantaria Blindada, na figura 2)

– como a companhia de viaturas blindadas de M-113 só tinha capacidade para transportar uma companhia de fuzileiros navais, considerou-se que o batalhão de

Infantaria de fuzileiros navais em melhores condições para ser transformado em batalhão de Infantaria mecanizado seria o Paissandu (3º Batalhão de Infantaria do Corpo de Fuzileiros Navais) que, à época, contava apenas com duas companhias de fuzileiros navais; assim uma seria blindada (transportada pelos M-113) e a outra motorizada (transportada em caminhões); adicionalmente, os outros dois batalhões de Infantaria de fuzileiros navais (Riachuelo e Humaitá), situados no mesmo complexo naval, poderiam também adestrar-se com os carros;

– o elemento de Cavalaria mecanizada já existia – eram os Urutus, que se encontravam na Ilha do Governador, no Batalhão de Comando da Divisão Anfíbia e constituiriam o componente de reconhecimento mecanizado da unidade projetada;

– faltavam os carros de combate; à época, não se cogitava ainda dos Cascavel, mas de um pelotão de M-41, norte-americanos, sobre lagartas, que, afinal, não foram adquiridos; e

– pareceu-nos mais conveniente fundir a companhia de comando com a companhia de serviços, para não aumentar excessivamente a amplitude de controle.

Não é difícil constatar que o hipotético batalhão de Infantaria mecanizado de fuzileiros navais corresponderia a "um terço" do atual Regimento de Armas Combinadas do USMC, tanto quanto da Brigada de Infantaria Blindada do Exército Brasileiro. Premonições?

De qualquer forma, não se intenta, com este artigo, ressuscitar essa antiga proposição. Afinal, a caracterização de uma unidade/fração como "de Cavalaria" deriva-se antes das tarefas que lhes são cometidas do que de sua denominação, ou dos tipos de viaturas de que dispõe.

Pretende-se, tão-somente, alinhar idéias para possíveis debates futuros. E creio

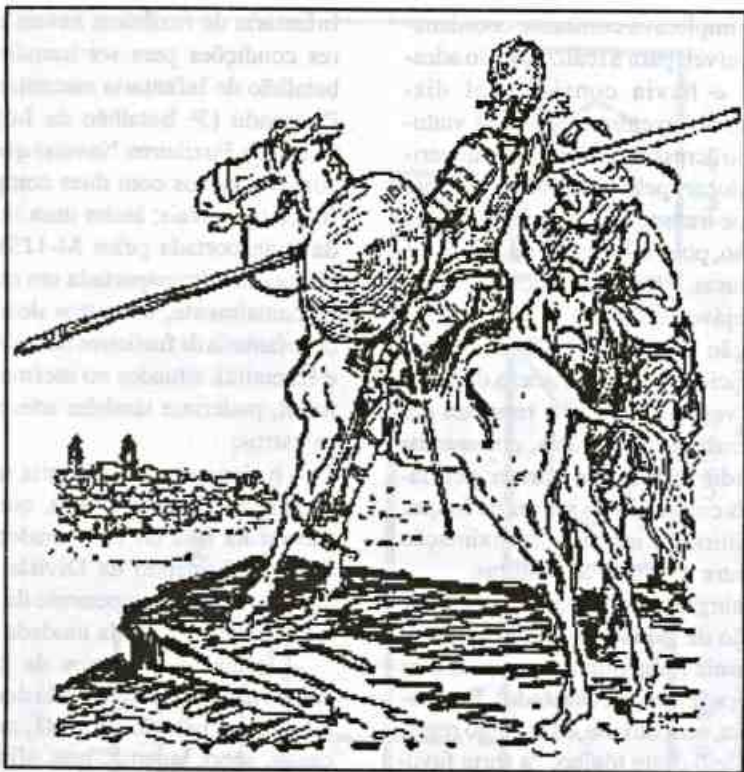


Ilustração de André Leblanc, in: Lobato, José Bento Monteiro. *D. Quixote das crianças*. S. Paulo: Brasiliense, 1947.

já tê-las alinhado em número suficiente; é tempo de concluir.

FINIS CORONAT OPUS

É comum, em compêndios de redação, encontrar-se o ensinamento de que “o título deve ser a expressão integrada do texto”.

Como se recorda o leitor, o título deste artigo é interrogativo. Conseqüentemente, a ser verdadeiro o ensinamento mencionado, o texto, como um todo, deve constituir-se em questionamento. Seria, pois, contraditório emitir conclusão. Deixo-as *ad libitum* dos leitores: afinal, haverá uma Cavalaria Anfíbia?

De qualquer maneira, é interessante registrar que falamos mais de unidades de Infantaria blindada, contendo elementos

organizacionais típicos de Cavalaria, do que, propriamente, de unidades desta segunda arma. Entretanto, observe-se que Infantaria e Cavalaria blindada são averso e reverso de uma mesma medalha: o que costuma variar entre elas não é propriamente a natureza dos elementos que as compõem, mas sua dosagem; assim, se a Brigada de Infantaria Blindada do Exército Brasileiro tem, dentre outros, dois batalhões de Infantaria blindados e um regimento de carros de combate; a Brigada de Cavalaria Blindada, a seu turno, dispõe de dois regimentos de carros de combate e um batalhão de Infantaria blindado...

E mais do que pretender instituir unidades de Cavalaria no Corpo de Fuzileiros Navais intenta-se, isto sim, manter aceso,

na alma dos que têm e terão a oportunidade de comandar blindados, o espírito da Cavalaria, arma milenar, cujas características muito se destacam presentemente, quando se privilegia a guerra de manobra, vale dizer, a guerra da mobilidade da proteção blindada, do poder de fogo, da ação de choque, enfim, a guerra da Cavalaria!

Para bem ilustrar o exaltado espírito da Cavalaria, ressaltando o idealismo de seus integrantes, seria pertinente, neste final, rememorar os feitos ou as palavras de Patton, Rommel, Bradley Guderian, ou mesmo Frederico o Grande. Mas a escolha

recaiu sobre outro cavalariiano famoso, ainda que mítico – D. Alonso Quijana, fidalgo espanhol, aliás D. Quixote de la Mancha – que bem representa o idealismo –, de quem recorro as últimas palavras que, segundo seu autor – Miguel de Cervantes Saavedra – teria pronunciado antes de morrer, ainda enlevado pelas imagens de sua amada Dulcinéia e de seu corcel Rocinante, nesse espírito misto de romântico e guerreiro, típico dos audazes:

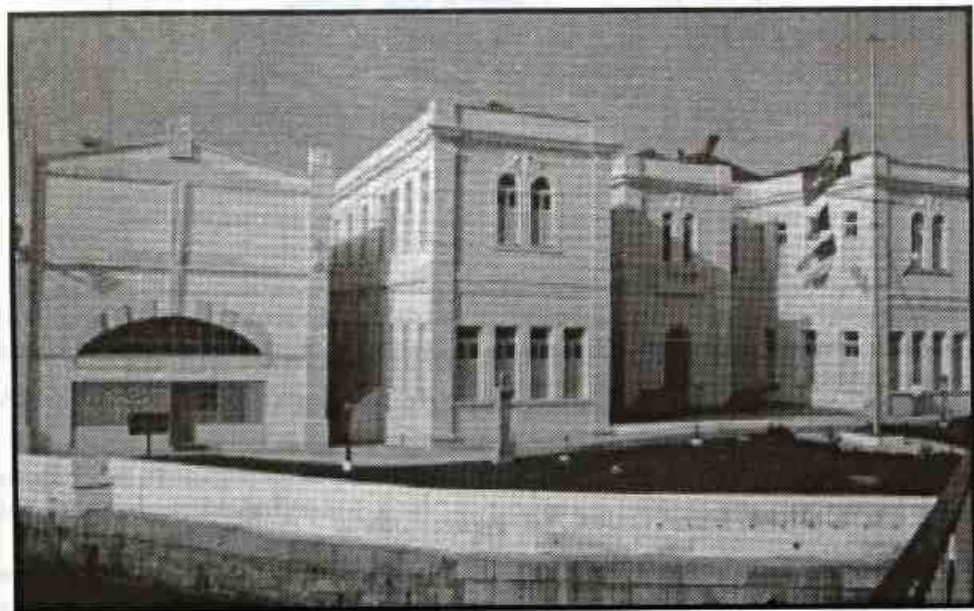
“Poderão os encantadores roubar-me a ventura; mas o esforço e o ânimo, será impossível – eis que até agora não sei o que a força de meus trabalhos conquistou!”

CLASSIFICAÇÃO CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO;
<GUERRAS> /Guerra anfibia/; Cavalaria: Blindados; Corpo de Fuzileiros Navais;

**Cada pensamento é um golpe de cinzel que dá
forma a um aspecto da nossa vida**
Almirante Frederico Villar

Do livro *Faze Assim... (Breviário moral e cívico)*, 1952

Conheça o Serviço de Documentação da Marinha



O Serviço de Documentação da Marinha, nos últimos 20 anos, tem apresentado notável ampliação dos serviços culturais oferecidos à família naval e ao público em geral. Ao final de cada artigo ou seção desta Revista, o leitor conhecerá um pouco do trabalho desenvolvido pelo SDM, como um convite para que nos visite e desfrute deste importante acervo cultural.

A DESPENALIZAÇÃO CRIMINAL E A JUSTIÇA MILITAR DA UNIÃO

CARLOS EDUARDO CEZAR DE ANDRADE
Almirante-de-Esquadra
(Ministro do Superior Tribunal Militar)

INTRODUÇÃO

O Superior Tribunal Militar vem se defrontando, ultimamente, com petições várias, entre *habeas corpus*, correições parciais, recursos criminais etc, que, oriundas das Auditorias, a ele sobem em face da aplicação, naqueles juízos de primeira instância e em delitos abrigados pelo Código Penal Militar, dos institutos da nova Lei 9.099, de 26 de setembro de 1995, que dispõe sobre a criação dos Juizados Especiais Cíveis e Criminais.

Será, no entanto, a *lex nova* aplicável à Justiça Militar da União, nela introduzindo instrumentos penais e processuais destinados à despenalização do ilícito criminal e valorizando a adoção de soluções hasteadas na vontade dos sujeitos, ativo e passivo, que integram a relação do processo penal?

São conhecidas as opiniões divergentes, ainda que abalizadas, de ilustres juristas pátrios, umas apontando pela aplicabilidade de alguns institutos da nova lei aos jurisdicionados da Justiça Castrense, outras aderindo a uma incidência temperada, e, ainda, outras dissentindo radicalmente de tais entendimentos.

Afigura-se, portanto, útil e oportuno enfrentar esta questão, eis que polêmica, e até mesmo sedutora, na medida em que a inovadora legislação, mais do que se apresentar como regulamentadora dos órgãos judiciários *in prima instantia*, traduz expressiva transformação no cenário penal brasileiro.

A LEI 9.099/95

A Lei 9.099/95 foi sancionada para regulamentar o art. 98, inciso I, da Constituição Federal, do qual se tem:

"Art. 98 – A União, no Distrito Federal e nos Territórios, e os Estados criarão:

I—juizados especiais, providos por juízes togados, ou togados e leigos, competentes para a conciliação, o julgamento e a execução de causas cíveis de menor complexidade e infrações penais de menor poder ofensivo, mediante procedimentos oral e sumário, permitidos, nas hipóteses previstas em lei, a transação e o julgamento de recursos por turmas de juízes de primeiro grau."

Em face deste comando constitucional, o legislador editou o diploma legal em pauta que em seu art. 1º estabelece, *ipsis litteris*:

"Art. 1º – Os Juizados Especiais Cíveis e Criminais, Órgãos da Justiça Ordinária, serão criados pela União, no Distrito Federal e Territórios, e pelos Estados, para conciliação, processo, julgamento e execução, nas causas de sua competência."

Como se observa, tais juizados não haverão de constituir outro órgão do Poder Judiciário, haja vista que se inserem na Justiça Ordinária, seja em âmbito estadual como no Distrito Federal e nos Territórios. No entanto, não é da criação, pura e simples, de tais juizados que se origina toda a polêmica em torno da *lex nova*, mas da amplitude de suas competências.

Da Lei 9.099/95 extrai-se os seguintes artigos que julgo serem suficientes, de início, para o presente comento (grifei):

"Art. 60 – O Juizado Especial Criminal, provido por juízes togados ou togados e leigos, tem competência para a conciliação, o julgamento e a execução de infrações penais de menor potencial ofensivo."

"Art. 61 – Consideram-se infrações penais de menor poder ofensivo, para os efeitos desta Lei, as contravenções e os crimes a que a lei comine pena máxima não superior a um ano, excetuados os casos em que a lei preveja procedimento especial."

"Art. 72 – Na audiência preliminar, presente o representante do Ministério Público, o autor do fato e a vítima, e, se possível, o responsável civil, acompanhados de seus advogados, o juiz esclarecerá sobre a possibilidade da composição dos danos e da aceitação da proposta de aplicação imediata de pena não privativa de liberdade."

"Art. 88 – Além das hipóteses do código penal e da legislação especial, dependerá de representação a ação especial relativa aos crimes de lesões corporais leves e lesões culposas."

"Art. 89 – Nos crimes em que a pena mínima cominada for igual ou inferior a um ano, abrangidas ou não por esta Lei, o Ministério Público, ao oferecer a denúncia, poderá propor a suspensão do processo, por dois a quatro anos, desde que o acusado não esteja sendo processado ou não tenha sido condenado por outro crime, presentes os demais requisitos que autorizariam a suspensão condicional da pena (art. 77 do Código Penal).

.....
§ 3º – A suspensão será revogada se, no curso do prazo, o beneficiário vier a ser processado por outro crime ou não efetuar, sem motivo justificado, a reparação do dano.

.....
§ 5º – Expirado o prazo sem revogação, o juiz declarará extinta a punibilidade".

Cria, assim, a Lei 9.099/95 institutos de direito material que altera as sanções de alguns delitos penais, como é o caso da transação (composição de danos); a ação penal condicionada à representação de ofendido; a suspensão condicional do processo (já denominado *sursis* processual e a extinção de punibilidade).

À luz de tais inovações, tão logo sancionada a citada lei, surgiram, no âmbito

criminal, alguns ensaios e estudos, assim como foram realizados seminários e encontros, nos quais foram expostos entendimentos acerca dos desdobramentos e do campo de incidência da nova lei, entre esses o da Comissão Nacional de Interpretação da Lei 9.099/95, que, entre outras conclusões, assim conceituou o tema:

“São aplicáveis pelos juízos comum (estadual e federal), militar e eleitoral, imediata e retroativamente, respeitada a coisa julgada, os institutos penais da Lei 9.099/95, como composição civil extintiva de punibilidade (art. 74, § único), transação (art. 72 e 76), representação (art. 88) e suspensão do processo (art. 89).”

Em que pese assim haver entendido a citada Comissão quanto ao alcance da lei em comento, cumpre registrar que o seu texto legal não faz qualquer menção à Justiça Federal, à Justiça Eleitoral e, tampouco, à Justiça Castrense.

Neste particular, inclusive, em nenhum momento o texto do novo diploma legal dirige-se à lei penal ou processual penal militar, muito pelo contrário, procura, sim, enfatizar que seu objetivo é o processo penal comum, e no âmbito estadual. Diz mesmo em seu art. 93 que a lei estadual disporá sobre o sistema dos juizados, no caso, o penal, revelando que o legislador não pensou sequer em estender seus dispositivos aos feitos da Justiça Comum Federal. O que dizer da Justiça Militar da União?

JUSTIÇA MILITAR DA UNIÃO

Tradicionalmente, salvo raras exceções, no contexto das nações assentadas sobre os princípios de direito da civilização ocidental, seja em razão dos arcaísmos jurídicos de origem romana, como aqueles ditos de cepa anglo-saxônica, o delito correlacionado com as lides castrenses tem merecido atenção e trato através de peculiares insti-

tutos judiciais, voltados tanto para a coibição do ilícito quando perpetrado por, ou contra, integrantes da caserna, como, e principalmente, em resguardo do *modus vivendi* desta.

Nesses aspectos não difere juridicamente o Brasil. A existência e o culto de valores pátrios intrínsecos aos princípios castrenses de hierarquia e disciplina assim impõe, não se fazendo a nossa Justiça Militar permeável, por força de interpretações genéricas, a adoções de dispositivos criados mais a propósito dos interesses da Justiça Ordinária do que da Especial.

Senão vejamos!

O mestre José Frederico Marques, ao tratar de estabelecer a distinção entre Justiça Ordinária e Especial, na década de 50, quiçá antevendo dissidências como a ora em comento, assim se expressou:

“A discriminação do âmbito jurisdicional (ou poder de julgar) é traçada, no tocante às categorias de juízes e tribunais constitucionalmente previstos, de acordo com a competência material propriamente dita ... também chamada **competência objetiva** (a qual) descansa sobre a natureza da lide ou relação penal de direito material, isto é, sobre a matéria da infração.

.....
(Assim) a competência *ratione materiae* pode ser encarada de um duplo modo: a) como discriminação de atribuições e poder de julgar “entre tribunais de tipos diferentes”, exercendo assim a função de “determinar a espécie do tribunal” ou órgão judiciário; e b) como distribuição do poder de julgar entre os órgãos da justiça penal ordinária, ou os órgãos de cada uma das jurisdições, chamando-se no primeiro caso, a esses órgãos, de “juízes especiais do sistema judiciário ordinário”. Alguns autores denominam a competência material do primeiro tipo de absoluta, e de relativa a da segunda espécie.

A competência penal absoluta, diversificando a justiça ordinária da especial, pode denominar-se também jurisdição, como já mostramos, e tem, por isso, seu assento legal na própria Constituição, ou nas leis ordinárias de complementação constitucional especialmente previstas, de modo implícito ou explícito.

Os órgãos da justiça especial, consoante já expusemos, são os juízes e tribunais militares (a), os juízes e tribunais eleitorais (b) e o Congresso Nacional (c). (*in Da Competência em Matéria Penal*, Saraiva, SP, 1953, págs. 129/132)."

Especificamente quanto à jurisdição militar, deixou o insigne processualista a página a seguir transcrita, produto de presciente estudo histórico e de direito comparativo, além, reconhecidamente, da visão dimensionada de jurista ímpar:

"A justiça militar é das poucas jurisdições especiais cuja existência se justifica. Não se trata de um privilégio de pessoas, mas de organização decorrente, como lembra Astolpho Rezende, das "condições especiais que ligam pessoas e atos de índole particular atinentes ao organismo militar, como também pela natureza das infrações disciplinares, aptas a comprometer a ordem jurídica e a coesão dos corpos militares. Como diz um notável escritor italiano, trata-se de juizes especiais, técnicos, juízes naturais do soldado, que sabem pesar os danos que à disciplina, ao serviço e ao bom estado militar podem custar as infrações e que a este dano proporcionam a adequada sanção..."

Como notou Silgueira, não seria possível, "sem confundir noções essencialmente distintas, e sem afetar profundamente a organização do Estado, entregar

aos princípios e disposições da lei comum as relações jurídicas que os exércitos produzem. A instituição da força armada exige fórmulas legislativas expressas, inteiramente próprias e diversas das que correspondem à sociedade em geral. Os exércitos têm uma missão especial que não pode ser cumprida senão por eles".

E, neste particular, sintetiza Frederico Marques:

"A justiça comum é competente para o processo e julgamento das infrações penais que não couberem nas atribuições da justiça especial. É por exclusão, portanto, que se limita o âmbito de sua competência: o que não competir à Justiça Militar e à Justiça Eleitoral é de competência dos órgãos da justiça comum." (*J. Frederico Marques in Elementos do Direito Processual Penal*, vol. I, Ed. Forense, p.215)

Essas palavras do eminente processualista desautorizam, de forma eloquente, se apliquem à jurisdição castrense princípios e disposições de lei comum a ela não especialmente dirigidos.

Não parece, pois, ser outra, a razão do preceito constitucional que dispôs sobre a obrigatória instituição dos juizados especiais (art. 98, inciso I) ter por destinatário o Poder Judiciário na parcela que diz restritivamente com a Justiça Ordinária do Distrito Federal, dos Territórios e dos Estados membros, ali não se cogitando da Justiça Especial, quais sejam, os Juízes e Tribunais Militares da União.

Como foi ressaltado, a Lei 9.099/95 não ultrapassou aquela linha demarcadora ac regulamentar o texto constitucional, tanto assim que já no primeiro artigo enfatiza que os Juizados Especiais são "órgãos da Justiça Ordinária", excluindo, pois, de suas

A inserção da nova lei na processualística penal militar propiciaria uma anarquia inconcebível

disposições, a Justiça especializada Militar da União.

Para evitar qualquer outro entendimento, resta conceituar a Justiça Ordinária.

Para tanto, há que se buscar a *Enciclopédia Saraiva de Direito*, que indica Justiça Ordinária como sinônimo de justiça comum, "em contraposição à justiça especial" (vol. 47, p.373) e, ainda, Leib Soibelman, in *Enciclopédia do Advogado* (Thex Editora, 5ª ed., p. 213), onde vê-se "a justiça ordinária ou juízo comum como aque-

la que não se determina exclusivamente em razão da pessoa ou da matéria. Excluindo a Justiça Eleitoral, a Justiça Militar e a do Trabalho, todas as outras questões pertencem à justiça comum".

Não bastassem tais aspectos doutrinários e de hermenêutica a distinguir a Justiça Militar da União como *fórum* especial especializado do Poder Judiciário

da Nação, obstando, em princípio, a absorção de institutos legais não especificamente a ele destinados, outros óbices, de caráter legal, sejam processuais ou inerentes ao próprio direito penal castrense, não que ser considerados.

OS ÓBICES DA NOVA LEI ANTE A JUSTIÇA CASTRENSE

Sabe-se que o instituto da suspensão condicional do processo, por apresentar forma de despenalização, é de natureza penal material e processual penal; no referente à representação nos crimes de lesão

corporal leve e lesões culposas, possui ela natureza mista: penal e processual penal, enquanto a transação é instituto de direito penal material.

Ocorre que o Código de Processo Penal Militar é hermético, expressamente repudiando a recepção de fórmulas nele não previstas, excepcionada a normatização a ele dirigida.

É o que prescreve o art. 1º, textualmente:

"O processo penal militar reger-se-á pelas normas contidas neste Código, assim em tempo de paz como em tempo de guerra, salvo legislação especial que lhe for **estritamente aplicável**. (grifei)

Estritamente aplicável, a significar rigorosa, exata, precisa, à risca, que não comporta analogia.

Aliás, ao tratar do suprimento dos casos omissos, o legislador processual penal militar cuidou de res-

guardar a característica própria do diploma, seu temperamento e tendência, inadmitindo a eventualidade de ingerência danosa.

Reza o art. 3º:

"Os casos omissos neste Código serão supridos:

a) pela legislação de processo penal comum, quando aplicável ao caso concreto e **sem prejuízo penal militar**. (grifei)

Em contraposição com a preempriedade das disposições dos Arts. 1º e 3º do CPPM, afigura-se não só descabida a pretensão de introduzir na sistemática processual militar o denominado *Sursis* Proces-

Ademais, seria até fantasioso, se não desumano, deixar-se a critério do subalterno lesionado a apuração do delito cometido por seu superior. Por outro prisma, a condescendência de um superior lesionado para com o subalterno seria algo incompatível com a disciplina militar

sual¹ como também a ação penal pública condicionada à representação do ofendido, porque emanantes de legislação que não lhe é estritamente aplicável e, sobretudo, gravosos à índole do processo penal militar.

E não se diga que o *sursis* processual traduz-se como benefício quando concedido a acusado militar, eis que o juiz ao suspender o processo fá-lo-á após a denúncia oferecida pelo Ministério Público, mantendo, *ipso facto*, o "beneficiário" militar sem julgamento, na condição de *sub judice*, com incontestes prejuízos à administração castrense, no que a ele se referir, e à própria carreira do militar, pelo prazo, mínimo, de dois anos de duração de prova (v. art. 89), uma vez que dele não pode dispor livremente para atendimento das exigências administrativas da Instituição.

Da mesma forma, agride a índole castrense o *modus vivendi* da caserna, onde há de vigor os princípios basilares da hierarquia e da disciplina, condicionar-se a instauração da ação penal à representação do ofendido.

É que ocorrendo uma infração militar, definida legalmente como tal, o bem jurídico tutelado difere, fundamentalmente, daquele da esfera do direito penal comum, eis que o delito militar ofende ou ameaça diretamente a instituição militar. Logo, no Direito Penal Militar, é essa o sujeito passivo direto, primeiro, e, apenas secundariamente, a pessoa física atingida.

Além de consistir em inovação sem nexos com a legislação castrense em vigor, a inserção da nova lei na processualística

penal militar propiciaria uma anarquia inconcebível, até mesmo porque é o Estado que, representado pela Instituição Militar ofendida, tem interesse na *persecutio criminis*, não importando a posição hierárquica dos envolvidos. Ademais, seria até fantasioso, se não desumano, deixar-se a critério do subalterno lesionado a apuração do delito cometido por seu superior. Por outro prisma, a condescendência de um superior lesionado para com o subalterno seria algo incompatível com a disciplina militar.

O Código Penal Militar caracteriza-se justamente por ser mais grave que a lei penal comum

Pelos mesmos fundamentos, é igualmente inaplicável à sistemática processual militar o instituto da transação, eis que inegociáveis a hierarquia e a disciplina.

Atentando, pois, para tais aspectos gizados pelo Código Penal Militar, impeditivos de que disposições de lei alheias à sua índole e a ele não estritamente aplicáveis venham a descaracterizá-lo, conclui-se que o legislador não quis, efetivamente, fosse a Justiça especializada Militar alcançada pelas inovações introduzidas pela Lei nº 9.099/95.

Irrelevante, portanto, no particular, a conclusão nº 2 da Comissão Nacional de Interpretação da Lei, porque despida de efeito vinculante.

A título de enriquecer os aspectos em comento, convém lembrar que, em recente parecer deduzido nos autos da Correição Parcial nº 1.506-2/CE, o culto Subprocurador-Geral da Justiça Militar, Doutor Edmar Jorge de Almeida, pacientemente submergiu na parte especial do Código

¹ N.A.! Na realidade, a denominação "*sursis* processual" é incorreta, eis que se trata, mais propriamente, de um sobrestamento *sub conditio* do processo recém-iniciado com o recebimento da denúncia, enquanto a suspensão condicional da pena, ou *sursis* propriamente dito, é concedido após o julgamento e trânsito em julgado da sentença.

Penal Militar para dela extrair, em demonstração da inconveniência e inopportunidade da aplicação da novel legislação à Justiça Militar da União, os seguintes crimes considerados como de pequeno potencial ofensivo, porque sancionados em quantidade abstrato mínimo igual ou inferior a um ano: crime contra a segurança externa do País – penetração com o fim de espionagem (art. 146, par. único); crimes contra a autoridade ou disciplina militar – violência contra superior (art. 157); desrespeito a símbolo nacional (art.

161); despojamento (art. 162); recusa de obediência (art. 163); resistência mediante ameaça ou violência (art. 177); amotinamento (art. 182); crimes contra o serviço e o dever militar – deserção (art. 187); abandono de posto (art. 195); embriaguez em serviço (art. 202); crimes contra a pessoa – maus tratos (art. 213), ainda que qualificado pelo resultado (§ 1º do art. 213); crimes contra a honra – calúnia (art. 214);

difamação (art. 215); injúria (art. 216) e injúria real (art. 217); crimes contra a Administração Militar – desacato a superior (art. 298); desobediência (art. 309); corrupção ativa (art. 309) etc.

E ponderava, então, o ilustre Subprocurador-Geral da Justiça Militar, em seu parecer, *verbis*:

“O rol comporta outros crimes igualmente graves, ou mesmo mais graves, capazes de abalar os valores fundamentais das instituições militares, a hierarquia e a

disciplina. À luz desses valores, verdadeiros princípios reitores do Direito Penal Militar, é que se orienta o sistema de tutela penal especial, visando à proteção de bens jurídicos específicos da ambiência castrense. Impede, desta forma, compatibilizar os **fundamentos e finalidades** da Lei dos Juizados Especiais com o sistema peculiar do Direito Penal Especial, o que leva à inevitável conclusão que esta lei não tem por campo de incidência a Justiça Militar Federal”.

CONCLUSÃO

Nada do que existe na lei pode ser aplicado à Justiça Militar, seja pela própria idéia de transação incompatível com a repressão que reclama a vida castrense, seja também porque qualquer tipo de alteração processual no âmbito dessa justiça especializada necessitaria de mudanças profundas até mesmo na lei de organização judiciária

Portudo que ficou exposto e comentado, exsurge como errônea e inaceitável a aplicação da Lei 9.099/95 à Justiça Militar da União, seja pela ausência de identidade de razões legais, seja pela inadmissibilidade do recurso à analogia temática em face da índole própria das leis substantiva e adjetiva castrense, a não permitir acordos e transações, ante à

especialidade dos bens que tutela *in prima facie*.

Estando assim consolidado o meu juízo, tenho como oportuno, para concluir, citar os lúcidos comentários da lavra do ínclito membro do Ministério Público Militar e Professor de Direito Penal da Universidade Nacional de Brasília, Dr. Carlos Frederico Oliveira Pereira, publicadas em *Tribuna Judiciária/AMAGIS-DF*, nº 31, dez/95. p. 8, onde diz, *ipsis litteris*:

“... o legislador do nosso País, ao erigir

leis penais, principalmente estas, e agora também leis processuais penais, normalmente esquece que existe a Justiça Militar. Foi assim com a lei de crimes hediondos, e com a mais recente legislação de menores. Ora, uma lei que expressamente se refere à Justiça Estadual comum, tentar estendê-la à Justiça Federal já é, sem dúvida, um grande esforço de interpretação, porém, tentar aplicá-la na Justiça Militar constitui-se em verdadeiro trabalho de integração analógica.

"O Direito Penal Militar e o processo penal militar são ínfimos a acordos. O primeiro tem a sua existência justificada não apenas pela peculiaridade dos delitos que prevê, mas sobretudo pela gravidade como são tratados; o código penal militar caracteriza-se justamente por ser mais grave que a lei penal comum, desconhecendo até mesmo a pena de multa, (e) limitando o alcance de alguns institutos como o *sur-sis*... Quanto ao processo penal militar, refletindo essa maior restrição da liberdade da lei penal militar frente à incriminação comum, não poderia ser diferente em seus

institutos; dessa forma, desconhece a ação pública condicionada à representação e a ação penal privada, inadmite a fiança e a liberdade provisória desvinculada, que foi trazida pela jurisprudência, aplicando analogamente o art. 310 do CPP.

"Nada do que existe na lei pode ser aplicado à Justiça Militar, seja pela própria idéia de transação incompatível com a repressão que reclama a vida castrense, seja também porque qualquer tipo de alteração processual no âmbito dessa justiça especializada necessitaria de mudanças profundas até mesmo na lei de organização judiciária, haja vista a sua forma de organização (o art. 60 da Lei 9.099/95 é totalmente incompatível com o escabineado castrense).

"Se o objetivo declarado da Lei 9.099/95 é a celeridade, certamente não é esse o problema da Justiça Militar, pelo menos a Federal, cujos processos caminham com a velocidade por todos sonhada, em grande parte propiciada pelo seu estatuto adjetivo, muito mais simples e objetivo do que o velho CPP."

BIBLIOGRAFIA

1. ANDRADE, Carlos E. Cezar (Almirante-de-Esquadra - Ministro do STM). "Acórdão da Correição Parcial nº 1.506-2/CE. Agosto 1996.
2. CATALDO, Paulo César (Ministro do STM). "Acórdão do Recurso Criminal nº 6.292-6/DF". Agosto 1996.
3. FISHER, Felix (Proc. Just. MP. Pr). "A Lei 9.099/95 e o Direito Penal Militar", in *Revista de Direito Militar*, ed. nº 1, agosto/setembro 1996, p. 8/11.
4. MARQUES, José Frederico. *Elementos do Direito Processual Penal*, vol. I, Ed. Forense, RJ, 1ª edição, 1965..
5. _____. *Da Competência em Matéria Penal*. São Paulo: Editora Saraiva, 1953.
6. PEREIRA, C. Frederico de O. (Membro MPM e Professor de Direito Penal da UnB). "A Lei 9.099/95 e a Justiça Militar", in *Tribuna Judiciária*, dez/95, p.8.
7. SOIBELMAN, Leib. *Enciclopédia do Advogado*, Ed. Thex, 5ª Ed.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ADMINISTRAÇÃO> / Direito /; Justiça; Lei 9.099/95; Normas processuais;

OS MILITARES E A POLÍTICA DURANTE A REPÚBLICA

Parte XIX

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

INTRODUÇÃO

O ano de 1894 começara com perspectivas sombrias para a Esquadra que, sob o comando do Almirante Saldanha da Gama, combatia o governo nas águas da Guanabara. Esta afirmativa parece evidente. Afinal, o que se poderia esperar, após quatro meses de luta, de navios velhos, vários deles sem propulsão, com ausência de uma base de apoio para reparos e onde todo o tipo de suprimento escasseava? O verão trazia com ele a praga das endemias que assolavam o Rio de Janeiro, com preponderância da febre amarela, que faziam presas fáceis tripulações confinadas a bordo, com limitados recursos de medicina à disposição. O beribéri, conseqüência da falta de vitamina B no deficiente cardápio alimentar, a cada dia tornava-se mais presente. Causa admiração, no entanto, a disciplina mantida e a

vontade de prosseguir na luta, mesmo ao começar-se a perceber que ela se tornava mais desprovida de esperanças e, desse modo, de propósitos.

Lealdade ao chefe, crença na causa que abraçavam, fatalidade, conformismo, resignação, certeza de que um destino cruel acompanharia a derrota? Certamente todos esses componentes, entre outros, impeliam os marinheiros para o combate, onde a estoicidade e a heroicidade coletivas constituíam-se no grande aparágio.

No Sul, uma falsa idéia de sucesso militar que fora de antemão negada por funções políticas irreconciliáveis entre federalistas de Silveira Martins e republicanos constitucionistas (alguns positivistas) de Frederico Lorena e Custódio de Mello. Essa situação desfavorável para a condução da guerra, a exigir unidade de comando, foi deteriorada pelo manifesto

de Saldanha. As divergências eram públicas, à luz do dia, o que permitia a Floriano bem avaliar o significado do teatro de operações em Santa Catarina e no Paraná.

A filosofia política ocupa hierarquia mais alta que a condução militar da guerra. Sem concordância nas razões pelas quais se pejeja é difícil conciliar-se um comando uno, essencial ao sucesso militar.

O governo era conduzido pelo pulso firme de Floriano Peixoto, que em momento algum tergiversou. Sua missão fora anunciada com simplicidade: derrotar os revoltosos, a fim de salvar a República. Para cumpri-lo, só ele tomava as decisões superiores.

Saldanha, todavia, entrara na luta para combater. Militar brioso, a fim de alimentar-se espiritualmente para a pugna, necessitava sonhar. E na sua ficção imaginou um grandioso planejamento estratégico, no qual recebeu o estímulo de Gaspar Silveira Martins e a discordância de Custódio de Mello e de Frederico Lorena. Ousado que era, queria trazer a luta para o terreno, no Estado do Rio de Janeiro, o que politicamente teria o significado de unir as duas revoluções e, em consequência, dar caráter nacional à revolução federalista. Percebia o Almirante que a vitória deveria acontecer na capital da República.

Para a consecução do seu propósito, idealizara o transporte para o litoral fluminense – Sepetiba, do lado do Distrito Federal, ou Ponta Negra, no de Niterói – das tropas do General Salgado que se encontravam imobilizadas em Laguna. “Um forte destacamento viria no *Aquidabã*, escoltado pelo *República*, os quais, além de proteger o comboio na travessia, entrariam diretamente na Guanabara, desencadeando ataque frontal à cidade, colocando, assim, com os navios de Saldanha participando da ofensiva, as tropas legais entre dois fogos.”¹ Imaginava ocupar Niterói e

conquistar a Fortaleza de Santa Cruz, o que lhe garantiria o controle da entrada da baía.

Comunica-se com Custódio de Mello, dando-lhe conta de suas idéias. “A resposta à sua sugestão foi-lhe dada pelo Governo Provisório do Desterro, afirmando que não dispunha dos elementos para atendê-lo, o que não deixava de ser verdade, à vista dos desentendimentos que caracterizavam suas relações com os federalistas. Pelo contrário, desejavam que Saldanha abandonasse a Guanabara com as unidades que pudessem acompanhá-lo e o *Aquidabã* viria para protegê-lo na passagem da barra.”²

Em razão da resposta do governo chefiado por Frederico Lorena, Saldanha dispôs-se a mandar o Guarda-Marinha Armando César Burlamaqui para levar suas instruções, que determinou de máximo sigilo, diretamente a Silveira Martins, que se encontrava em Buenos Aires, onde Burlamaqui chegou a **14 de janeiro**, a bordo de paquete inglês. Embora encontrasse a pronta concordância de Silveira Martins quanto ao plano elaborado, o próprio chefe federalista não acreditava que o Governo Provisório com ele concordasse, o que já era do conhecimento de Saldanha. Em resumo, nada de positivo decorreu do contato estabelecido com Silveira Martins.

“As desconfiças de Silveira Martins acerca da obtenção de auxílio da Esquadra e do Governo baseavam-se nas informações que possuía sobre a animosidade de Custódio em relação à liderança de Saldanha. Carta que recebera do Conselheiro Antunes Maciel, datada de **1.º de janeiro de 1894**, era reveladora, não só quanto às divergências ideológicas existentes entre a Revolta da Armada e a Revolução Federalista, como sobre a personalidade de Custódio de Mello e seus sentimentos relativos a Saldanha (...) Esse (o Governo Provisório) norteava-se pela

divisa: 'Tudo pela Constituição', enquanto eles no Sul desejavam era precisamente lutar contra a Constituição vigente. Em seguida, fazia a carga pesada contra Custódio. Sua negativa em atender ao pedido de Saldanha era motivada pelo ciúme que alimentava, ante a posição proeminente que esse último estava assumindo."³ Cita opiniões de oficiais de Marinha, sem declarar os nomes, postos ou sequer quantos, opiniões essas que primavam pela fanfaronice. O término da carta era contundente: "A Mello nada serve que possa redundar em obra de Saldanha ou Silveira Martins! Diz-se que ele, Custódio, está com profunda anemia cerebral*, o que é possível, mas para mim o que ele tem, predominantemente, é uma tola vaidade no espírito muito curto, desmoralizado em extremo pela resistência de Floriano e pelas terminantes antipatias da Armada para com ele".⁴

É lícito perguntar-se: quem seria Gaspar da Silveira Martins, fosse ele o mais brilhante dos políticos, para contestar o Almirante Custódio de Mello, profissional da guerra no mar, por não concordar com uma operação complexa, para cuja realização faltavam – o que seria imprescindível – os meios necessários, e o provável fracasso significaria o fim de qualquer pretensão de vitória? O chefe federalista, experiente nas lides políticas e nos duelos verbais que lhe atribuíram fama nos últimos anos do Império, conhecia bem – gaúcho que era – as ações militares no solo rio-grandense. Contudo, é difícil imaginar que possuísse a exata capacidade de avaliação do que seria a operação de desembarque proposta por Saldanha. Quanto às opiniões do Conselheiro Maciel, só poderiam resultar de ferrenha paixão político-partidária.

A análise superficial, mas suficiente, mostra que as dúvidas militares de Custódio procediam. Senão vejamos: o desembarque, primeira fase da operação, caso o local fosse bem escolhido e o fator surpresa ocorresse, certamente seria realizado, mesmo com uma tropa que sentiria os efeitos do mar na travessia desde Santa Catarina. A manutenção da cabeça-de-praia seria uma segunda etapa conseguível. O desenvolvimento no terreno, em busca da Capital Federal ou de Niterói – a essa altura o fator surpresa inexistiria e o governo já deveria ter iniciado os preparativos para o combate – constituir-se-ia uma tarefa difícil, mesmo com suficiência de meios, o que não era o caso, e de um avanço sem retaguarda que lhe pudesse suprir as necessidades de reposição em homens e material e de logística para a evacuação dos feridos. Ocorria que o 2º Corpo do Exército Libertador de Salgado contava com efetivo nominal em torno de 1.500 soldados, que se encontravam ociosos e mal armados.

"Os bons termos entre Salgado e o Governo Provisório do Desterro duraram pouco, surgindo discordâncias de toda a ordem (...). Mas as razões que realmente levaram o rompimento que se seguiu foram o estado do armamento que pode ser fornecido pelo Governo Provisório, antigo, estragado, o cartuchame nas mesmas condições"⁵. Ademais, o comando de Salgado ante as forças do General Artur Oscar, que o empurraram para Santa Catarina, em Araranguá e Tubarão, foi de molde a negar-lhe a estatura de chefe militar.

Floriano possuía, no Distrito Federal, um efetivo de 10.000 homens, bem armados, que poderia ser ampliado; em Niterói, o General Argolo dispunha, sob seu co-

* N.A.: Provavelmente diagnóstico produzido por alguns oficiais vaidosos e/ou políticos sectários e inflamados. Profissionais da área de saúde é que não eram.

mando, de cerca de 3.000 homens. O terreno para Salgado seria desconhecido.

Custódio optava por Saldanha deixar a Guanabara com os navios que pudesse, a fim de dar apoio ao avanço das colunas de Gumercindo e de Salgado sobre São Paulo.

Sob a ótica da concepção, a de Saldanha, teoricamente, era superior, pois embutia a idéia de que a vitória por motivos militares e políticos deveria ser conseguida no coração do Brasil: a Capital da República. Continha, implicitamente, o conceito de que o abandono, mesmo parcial, das forças revoltosas da Guanabara, libertaria o governo de posição incômoda e permitiria a Floriano deslocar forças para São Paulo, que seriam superiores ao apoio a ser recebido por Custódio de Mello.

Na comparação de poderes militares, é importante ter presente que os fazendeiros de Minas Gerais, por meio do governo do Estado, à semelhança dos paulistas, haviam hipotecado apoio ao governo federal. No outro lado, no Rio de Janeiro, as forças de Artur Oscar e de Pinheiro Machado estavam prontas a ocupar o vácuo, decorrente de qualquer pretensão dos revoltosos sobre São Paulo.

Os dois chefes navais, envolvidos no dia-a-dia de inúmeros afazeres, na busca de soluções para os difíceis problemas que enfrentavam, e, carecendo ambos de estados-maiores experientes, não encontravam tempo para meditar e conseguirem fazer um exame da situação com a isenção necessária, o qual, provavelmente, viria mostrar-lhes serem a Revolta da Armada e a Revolução Federalista, ao **findar o mês de janeiro**, causas perdidas.

O Rio Grande sempre esteve em mãos legalistas. Enquanto Júlio de Castilhos permanecia em Palácio, Silveira Martins orbitava entre Montevidéu e Buenos Aires.

Floriano parecia dar importância menor às operações em Santa Catarina e no

Paraná. As resistências ocorreram em Tijucas e na Lapa, onde as tropas revoltosas sob o comando do General Laurentino, após cercarem esses baluartes e sustentarem renhidos combates, obrigaram os governistas a capitular, em **19 de janeiro**, em Tijucas, e em **11 de fevereiro** na Lapa. Na ordem do dia alusiva à conquista de Tijucas, o General Laurentino "deu ênfase especial à atuação dos Primeiros-Tenentes da Armada Filinto Perry e de Cavalaria Isidoro Dias Lopes (este último iremos encontrar no futuro diversas vezes na história de nossas revoluções), os quais, dizia, 'foram além da temeridade... mais de metade dessa esplêndida vitória... foi devido à bravura e inteligência desses jovens soldados, vibrantes de entusiasmo nos momentos difíceis e angustiosos do combate'"⁶. Os sitiados da Lapa, com reforço recebido após a queda de Tijucas, totalizavam 2.000 homens. A resistência a 26 dias de cerco, quando o estoi-cismo e a heroicidade dos defensores, bastante inferiores em número, marcou epopéia gloriosa e elevou o nome de seu comandante, o Coronel Gomes Carneiro, ao patamar de herói. "Ao receber a notícia da rendição da Lapa, sem maiores detalhes, Floriano exclamou: 'Então Carneiro morreu!'"

O ferimento mortal recebido por Gomes Carneiro foi mantido em segredo por dois dias. À sua morte, sucedeu o desânimo entre os sitiados, embora o Coronel Lacerda, substituto de Carneiro, desejasse continuar a luta.

"No **dia 10**, Laurentino, em seu nome, e no de Piragibe e Gumercindo, apelou para a razão dos sitiados, pedindo-lhes que considerassem estar o Paraná todo nas mãos dos revolucionários, e que aquele cerco transformara-se em sacrifício e sangueira inúteis. Propunha-lhes rendição, prometendo 'respeitar religiosamente todas as leis de guerra, aceitando-as, assim

como as leis sociais e humanas, de sorte que as garantias de vida e da liberdade que neste momento vos ofereço serão fielmente cumpridas' (...)

"As promessas contidas na *Ata de Capitulações*, de respeito à vida dos vencidos, nem sempre foram cumpridas. O próprio General Laurentino protestou junto a Custódio — e o Coronel Ourique fez o mesmo, em artigo publicado no *Diário do Commercio* de Curitiba (edição de 16/2/94) — contra os atentados, perseguições, degolas, saqueios que atingiam muitos dos que se renderam, comandados por vinganças, rivalidades políticas ou simplesmente crueldade, no que se salientou um certo Cezário Saraiva, primo de Gumercindo. Lamentavelmente, isto foi uma constante na fratricida luta que ensangüentou o Brasil — de lado a lado."⁸

O vice-presidente tinha confiança no Rio Grande ao Sul e em São Paulo, ao norte. As colunas de Juca Tigre, Piragibe, Aparício Saraiva e, principalmente, Gumercindo Saraiva, não poderiam avançar, avançar impunemente, deixando o vácuo à retaguarda. Do Paraná receberam "reforços" inúteis: colonos italianos e poloneses que emigraram para o trato da terra e não para lutar em revoluções que lhes diziam quase nada.

Gumercindo sabia que não possuía força para enfrentar São Paulo. Os políticos paulistas, representantes dos plantadores de café, sustentavam, tanto quanto Floriano, a Constituição da República, República que não puderam fazer. Aguardavam apenas a Presidência para obter o controle do País. A adesão dos paulistas aos federalistas de Silveira Martins (parlamentaristas) seria, desse modo, hipótese inconcretizável.

Floriano intuía que o fim da guerra civil no Brasil encontrava-se na Baía de Guanabara, embora fosse pequeno o Poder Militar de Saldanha. Sabia que, enquanto ele

existisse, por menor que fosse, haveria a maquinação política das potências. Derrotado Saldanha, o Marechal cuidaria com relativa facilidade do Sul.

Nesse sentido, Salvador Mendonça, em Washington, representou, com correção e firmeza, junto ao governo dos Estados Unidos, o pensamento do vice-presidente da República.

O ALMIRANTE ANDREW ELLIOT KENNEDY BENHAM: A INTERVENÇÃO NORTE-AMERICANA NA REVOLTA DA ARMADA

O Cruzador *San Francisco*, capitânia, entrou na Guanabara a 12 de janeiro, com o pavilhão do Almirante Benham. A 16 chegava o *New York*. Navios modernos, que vieram se juntar aos Cruzadores *Charleston*, *Newark* e *Detroit*. O poderio militar americano na Baía do Rio de Janeiro, por sua desproporção, tornara-se incontestado e passava a ditar as regras. A mensagem era clara: os Estados Unidos optaram por Floriano.

Benham recebera por missão romper o bloqueio — que, em realidade, não se tornara efetivo — a fim de permitir que os navios mercantes norte-americanos atracassem, o que era negado por Saldanha. Militar profissional, representando potência que entendera havia chegado o momento de substituir a Inglaterra no seu relacionamento imperial com o Brasil, não cabia a Benham tergiversar ou discuti-la, mas, tão-somente, cumpri-la. Para tal, sobravam-lhe os meios.

A intervenção norte-americana dar-se-ia da maneira a mais crua: falaria unicamente a voz do canhão. É verdade que, por desconhecer Saldanha, Benham procurou iniciar conversação que levasse o almirante brasileiro a pôr termo com a rebelião. Ao tomar tal iniciativa, parece razoável a su-

posição de que possuísse o necessário *cacife* junto ao governo brasileiro para dar garantias aos revoltosos. Encaminhou, então, carta ao chefe da revolta no Rio de Janeiro, convidando-o para conversações. O Almirante Saldanha exigiu que fosse transportado em sua própria lancha, que ostentaria seu pavilhão, e que todo o cerimonial fosse cumprido. Assim, daria caráter oficial ao encontro. Benham demorou alguns dias para aceder a tais reclamos.

A lhanza de trato, sem dúvida, necessária para o início de uma conversação de convencimento, não era o forte do americano, um arrogante de posse da força bruta.

"Trocados os cumprimentos de cortesia, declarou o almirante americano que, pelas informações categóricas que tinha, a revolução da Esquadra não contava com o concurso do povo, que era favorável ao governo do Marechal Floriano."⁹

Saldanha respondeu de modo enérgico e encerrou o encontro. Benham tentou explicar e acrescentou que agira desse modo por "ver que o marechal dispunha de toda a força de terra, enquanto a Esquadra não dispunha de elementos poderosos e que além disso anunciava falsamente a tomada do Paraná pelos federalistas, quando esse Estado permanecia em poder do governo (...) que sua intenção, convidando seu colega para a conferência, era indagar se não haveria acordo possível que pusesse termo à luta, chegando mesmo a insinuar se a anistia não seria uma solução a adotar-se."¹⁰

O Almirante Saldanha, que não fora a bordo do *S. Francisco* para negociar armistício que conduzisse ao término da guerra civil, respondeu de forma definitiva "que nada pedia, nem tinha autorizado

pessoa alguma a fazer propostas desse gênero, e acrescentou que, se tivesse de entrar em qualquer negociação, estabeleceria como preliminar a retirada do Marechal Floriano*. Quanto à tomada do Paraná pelas tropas federalistas, convidava o Almirante Benham a que enviasse um de seus navios ao Sul para cientificar-se se era verdadeira ou não."¹¹

É provável que Benham, além de sua missão específica, haja recebido determinações para sondar Saldanha, em busca de uma paz que atendesse aos interesses do governo brasileiro, que passaram a ser coincidentes com os do Departamento de Estado. O Almirante Benham não deve ter tomado tal decisão de *motu proprio*.

Alguns dias depois, com a data de 27, Benham fez chegar a Saldanha um verdadeiro *ultimatum*: "... até que os direitos de beligerantes vos sejam reconhecidos, não tendes o direito de exercer a menor autoridade sobre navios ou propriedades americanas de nenhuma espécie. Não tendes o direito de busca em navios neutros nem o de apresar parte alguma de cargas, mesmo que seja da que seria claramente definida como contrabando de guerra nas hostilidades entre dois governos independentes. A tomada a força de qualquer desses artigos por pessoas sob o vosso comando seria, na vossa atual condição, um ato de pirataria".¹²

A nota americana, datada de 27, chegou a 28 ao *Liberdade*, que ostentava o pavilhão de Saldanha. No entanto, o almirante despachava o expediente a bordo do *Tamandaré*; retornava ao capitânia apenas para pernoitar. O expediente encaminhado por Benham não continha indicação de urgência; este fato parecia haver levado o

* N. A.: Posição que censurara em Custódio, quando, com Balthazar da Silveira, procurou junto a Custódio o fim da revolta (RMB, v. 116, jan./mar. 1966, pág. 14).

comandante do *Liberdade* a aguardar o retorno de Saldanha. Benham, sempre arrogante, encaminha segunda nota, a 28, agora para o *Tamandaré*, com referência à primeira, onde constava: "se os insurgentes fizessem fogo sobre os navios mercantes, os navios de guerra americanos responderiam a seu fogo".*¹³

Saldanha não respondeu de imediato, até porque "nos *ultimatum* se fixa prazo para resposta"¹⁴, o que não foi o caso.

"A 29, pouco depois das 6 horas da manhã, vimos um veleiro norte-americano, armado em lúgar, vindo dos lados da Ilha de Bom Jesus, rebocado, em direção ao cais da Prainha, com a intenção evidente de nele atracar. Mais dois veleiros da mesma nacionalidade o seguiam de longe.

"Ao mesmo tempo, notamos desusado movimento nos navios do Almirante Benham. Todos puxavam fogos. Tinham as balaustradas arriadas..."¹⁶ Enfim, prontos para o combate.

"Saldanha fora poupado de alinhar argumentos em resposta a Benham. Restaria enfrentar os americanos – que, com consentimento implícito do governo, posavam de soberanos da Baía do Rio de Janeiro, no coração da República – ou resignar-se. Optou por tentar o enfrentamento militar, como se tal fosse possível ou na esperança, quem sabe, de um recuo de Benham.

Ordena então, ao Guarda-Marinha Souza e Silva, comandante da *Gil Blas****, que intimasse o mercante americano a regres-

sar ao ancoradouro; que não atirasse; caso não fosse obedecido, atravessasse em sua proa. O comandante americano não obedece; Souza e Silva atravessa na proa do rebocador e ordena-o a largar o reboque, no que é obedecido. O lúgar fundeia. A *Gil Blas* paira a seu lado. O *Detroit* ruma em direção ao lúgar. Ao 'passar pelo *Guanabara****, dispara, a guisa de intimidação ou de aviso, um tiro de salva'. O *Guanabara* abre fogo contra o *Detroit*, quando este se encontrava à distância de duas amarras, com um dos canhões de 70 mm. O tiro, muito elevado, vai atingir a cidade. O *Detroit* abre fogo novamente e pára as máquinas próximo ao *Gil Blas*. Souza e Silva recebe por intermédio do chefe do estado-maior de Saldanha novas ordens, agora para abrir fogo sobre a Prainha, junto com o *Guanabara* e a Lancha *Lucy*, a fim de impedir a atracação dos navios americanos. A determinação de Saldanha foi cumprida, mas houve reação das baterias de 75 mm instaladas no Morro de São Bento e na Gamboa. O *Gil Blas* foi atingido por três granadas, sem baixas. O *Guanabara* recebeu impacto de uma granada na superestrutura que feriu vários tripulantes e matou o Aspirante Sebastião Saldanha da Gama, sobrinho do almirante."¹⁷

Em sua narrativa ao Marechal Eneás Galvão sobre os acontecimentos do dia 29, assim se expressou o Almirante Benham: "... às 10 horas da manhã, saiu do trapiche do Lloyd uma lancha com a bandeira ame-

* N.A.: "Expressões textuais do Almirante Benham, na exposição por ele feita ao Marechal Eneás Galvão, Ministro interino da Guerra e comandante de Praça, dando conta dos acontecimentos do dia 29 de janeiro".¹⁵

** N. A.: *Gil Blas*: 100 toneladas, 31,6 metros de comprimento, 6,8 m de boca e 3,3 m de calado. Construída em madeira, máquinas com potência de 250 cv, armada com um canhão de 37 mm, duas metralhadoras de 25 mm, conforme MARTINS, Helio Leoncio, citado na nota bibliográfica 11.

*** N.A.: *Guanabara*: cruzador misto, de madeira, armado em galera, 1.914 toneladas, 61 metros de comprimento, 12,56 m de boca e 7,32 m de calado; máquinas de 500 cv de potência, velocidade de 9 nós; armamento: dois canhões de 152 mm, dois de 70 mm, duas metralhadoras de 25 mm, duas de 11 mm, conforme MARTINS, Helio Leoncio, citada na nota bibliográfica 11, quadro I.

ricana conduzindo um primeiro-tenente a bordo; esta lancha foi chamada à fala pelo *Trajano*, que, não sendo obedecido, fez o fogo contra a mesma. Nessa ocasião, o Cruzador *New York* intimou o navio insurgente, que não obedeceu. Então o *New York* aproximou-se do *Trajano*, para abordá-lo, disparando nessa ocasião 11 tiros, sete dos quais atingiram o navio insurgente". E acrescentava: "O Rebocador *Gil Blas*, que perseguia a referida lancha, foi alcançado por uma bala que lhe inutilizou a popa."¹⁸

Saldanha recebeu a visita de um oficial americano que, em nome de Benham, "comunicou-lhe que, se a Esquadra revoltosa continuasse a dificultar os navios mercantes a atracarem no cais da cidade, a divisão naval dos Estados Unidos entraria em ação e abriria fogo contra os rebeldes.

— Fico, assim, inteirado de que a Esquadra do Sr. Cleveland é a vanguarda do Marechal Floriano — retorquiu o Almirante Saldanha.¹⁹ Palavras que, provavelmente, disseram nada ao referido oficial.

Os mercantes americanos começaram a atracar no cais. Deixara de existir o bloqueio, mesmo o precário que havia. A grande diferença: os navios passariam a desembarcar qualquer tipo de carga, sem possibilidade de inspeção da parte dos revoltosos.

O Almirante Benham cumprira a missão que recebera do seu governo, mas continuaria com seu imponente aparato naval nas águas da Guanabara.

Com a data de **30 de janeiro**, o Almirante Saldanha dirige-se aos comandantes das forças navais estrangeiras, nos seguintes termos:

"Todos os navios surtos neste porto, assim de guerra como mercantes, foram testemunhas da oposição tão grave quanto aparatosa, que a Esquadra sob o meu comando sofreu, ontem de manhã, das forças navais ao mando de S. Ex^a, o Sr. Contra-

Almirante Benham, da Marinha dos Estados Unidos da América do Norte.

"Partindo do princípio de que o elemento revolucionário no Brasil, do qual a Esquadra que opera neste porto é apenas um fator, não foi ainda reconhecido como beligerante, e baseando-se no dever de proteger *quand même* o comércio marítimo sob a bandeira do seu país, S. Ex^a acreditou lícito empregar com ostentação a imponente força naval sob o seu comando para obrigar a Esquadra revolucionária a consentir que três navios mercantes norte-americanos, em vez de executarem sua descarga sob âncora, o fizessem amarrados ao longo dos trapiches da cidade.

"As medidas adotadas pelas forças sob o meu comando jamais foram de natureza a ofender os interesses do comércio marítimo estrangeiro, ao contrário (...)

"No empenho, segundo afirma, de proteger a todo o transe o comércio marítimo norte-americano, como, quando e do modo que a este convir, S. Ex^a, pela sua desabrida atitude de ontem nos colocou perante o dilema de **ou entrar em guerra com a nação que ele representa**, o que não pode ser nossa intenção nem nosso desejo, quando estamos combatendo para libertar nossa Pátria de um governo ditatorial, ou então a desfazer por nossa parte, e único interesse dos seus nacionais, o *modus vivendi* aceito até esta data.

"Pondo de parte a ofensa moral do ato, contra o qual já ontem lavrei o meu protesto pela voz do canhão e pela pena, resta saber agora se sua alteração do *modus vivendi* aceito não vem modificá-lo completamente. Diante de um ato de força, contra o qual **não posso pretender reagir também pela força neste momento**, tenho que consentir, de ora em diante, na atracação ao longo dos trapiches da cidade dos navios norte-americanos, o que importa pelo princípio da imparcialidade, em

reconhecer a mesma vantagem a todos os demais navios mercantes estrangeiros que frequentam este porto.

"Portanto, ficam assim anuladas, e contra nós, as concessões que, em relação às embarcações do tráfego do porto, acreditaremos dever fazer em proveito do comércio marítimo estrangeiro, por intervenção dos mesmos chefes das respectivas forças navais.

"Deixando a V. Ex^a o julgar do que há de injusto e desvantajoso em semelhante situação – para nós que acreditamos estar nos batendo por uma causa nobre e nacional –, pedimos a V. Ex^a se digne aceitar a segurança da nossa maior consideração e respeito."²⁰ (grifos do articulista)

Saldanha procurou dar dignidade à sua posição, embora com alguma dose de quixotismo.

Os comandantes das potências europeias, do mesmo modo que o almirante revoltoso, nada poderiam fazer, a não ser lamuriarem-se ante o inequívoco Poder

Naval dos Estados Unidos, país que ao findar o século já se constituíra na primeira nação industrial do planeta.

Terminara, naquele momento, com o consentimento do governo, o ato de violência dos Estados Unidos contra nossa soberania, dentro dos conceitos das doutrinas do Destino Manifesto e de Monroe.

Registra Joaquim Nabuco: "O nome do Almirante Benham tornou-se de repente popularíssimo entre os inimigos da revolta. No banquete que lhe foi oferecido em Nova Iorque pelo United States Service Club, resumiu ele deste modo, entre gargalhadas e aplausos, a sua ação no Rio de Janeiro: 'Quanto ao meu procedimento no Brasil e aos efeitos que ele tenha produzido, penso que sem contestação concorreu para tornar-nos bons amigos daquele país. Esta amizade baseia-se no respeito e talvez em alguma coisa mais'.²¹ (CONTINUA NO PRÓXIMO NÚMERO)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<HISTÓRIA> /História do Brasil/; Militares; República; Política; Saldanha (Almirante);

Intervenção norte-americana na Revolta da Armada; Revolta da Armada;

BIBLIOGRAFIA

1. MARTINS, Helio Leoncio. A Revolta da Armada – 1893. In *História Naval Brasileira*, 5º volume, tomo 1A. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1995, pág. 153.
2. *Ib.*
3. *Ib.* pág. 154, apud MARTINS, José Júlio Silveira. *Silveira Martins*. Rio de Janeiro: Tipografia São Benedito, 1929, pág. 393 e seguintes.
4. *Ib.*
5. *Ib.*, pág. 133, apud CARVALHO, Antônio Augusto de. *Apontamentos sobre a revolução no Rio Grande do Sul: o General Salgado*. Montevideu: Imprensa El Siglo, 1985.
6. *Ib.*, pág. 157.
7. *Ib.*, pág. 160.
8. *Ib.*
9. LAFAYETTE, Pedro. *Saldanha da Gama* (2º volume). Rio de Janeiro: Editora Souza, 1959, pág. 96.
10. *Ib.*
11. *Ib.*
12. *Ib.*
13. *Ib.*, pág. 97.
14. *Ib.*, pág. 98.

15. *ib.*, pág. 97 (nota de rodapé).
16. SILVA, A. C. de Souza (Vice-Almirante). *O Almirante Saldanha, Comandante-em-Chefe na Revolta da Armada. Reminiscências de um revoltoso*. Rio de Janeiro: Editora A Noite, 1939, pág. 220.
17. *ib.*, pág. 220 a 223.
18. LAFAYETTE, Pedro. *Op. Cit.*, pág. 99.
19. *ib.*
20. *ib.*, pág. 100 e 101.
21. NABUCO, Joaquim. *Joaquim Nabuco e a República*. Série República, volume 6. Organização e introdução de Leonardo Dantas Silva. Recife: Fundação Joaquim Nabuco Editora.

**Guie os inexperientes, aconselhando-os
com paciência e tolerância**

Almirante Frederico Villar

Do livro *Faze Assim...* (Um Breviário Moral e Cívico), 1957

REFLEXÕES SOBRE MOBILIZAÇÃO

ARMANDO AMORIM FERREIRA VIDIGAL*
Vice-Almirante (Ref¹)

SUMÁRIO

- Antecedentes da Mobilização
- A Primeira Guerra Mundial (1914-1918)
- A Segunda Guerra Mundial (1939-1945)
- O período de Guerra Fria (1945-1990)
- Conflito pela posse das Ilhas Falklands/Malvinas (1982)
- A Guerra do Golfo (1990-1991)
- Conclusões

ANTECEDENTES DA MOBILIZAÇÃO

Entendemos por mobilização o vasto e complexo processo pelo qual todos os recursos produtivos da nação, inclusive a mão-de-obra, são organizados e direcionados para apoio do esforço de guerra. Ela compreende a transformação dos sistemas

econômico, de produção industrial e científico-tecnológico numa base de sustentação para as Forças Armadas e a preparação destas para a condição de guerra; compreende, ainda, a motivação popular de modo a canalizar para o esforço de guerra as forças psicológicas e morais da nação.

A relação da mobilização com a economia é fácil de perceber, pois a guerra tem

* O autor é membro do Núcleo de Estudos Estratégicos da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp). Este trabalho foi elaborado em junho de 1996.

custos e estes devem ser cobertos; para isso, parte do produto da economia deve ser desviada dos usos de tempo de paz para as finalidades da guerra. O valor deste desvio depende da maior ou menor capacidade do sistema econômico para produzir um excedente sobre as exigências fundamentais da população civil e da própria economia, e depende, também, da competência do governo para se apropriar deste excedente através da taxação, de empréstimo ou requisição. Isto implica no reordenamento do sistema político em relação ao vigente em tempo de paz, com maior interferência do governo nas atividades econômicas.

Esta **mobilização econômica** vai além dos aspectos financeiros; ela compreende a maior parte da mobilização, conforme a definimos, excluídas apenas as parcelas correspondentes à preparação das Forças Armadas para a condição de guerra (**mobilização militar**) e à motivação popular essencial para o esforço de guerra (**mobilização psicossocial**).

Este amplo conceito de mobilização levava, entretanto, um grande período de tempo para se firmar. Conforme iremos mostrar, somente na Segunda Guerra Mundial a mobilização alcançaria a sua plenitude, e sua evolução foi sempre conseqüência das mudanças da tecnologia e de maior compreensão dos fenômenos envolvidos.

Antes da revolução industrial, a escala e a intensidade das operações militares eram bastante limitadas, mesmo quando as guerras eram de longa duração. Os Exércitos movimentavam-se a pé ou, parcialmen-

te, a cavalo, e usavam armas brancas, como espadas, lanças, bestas etc; os encontros não eram freqüentes e eram de curta duração. O principal problema logístico era o alimento para as tropas e a forragem para os cavalos, e numa economia tipicamente agrícola essas pequenas demandas militares eram atendidas sem maiores dificuldades, não exigindo nenhuma mudança significativa na organização e no funcionamento da economia como um todo. Podia-se falar numa mobilização militar, ainda que precária, pelo recrutamento de pessoal para a guerra, mas não em mobilização econômica.

A intensificação dos processos normais de obtenção no mercado livre era suficien-

te, embora, ocasionalmente, isto pudesse provocar, pela defasagem entre a oferta e a procura, uma certa escassez e, conseqüentemente, aumento de preços; em decorrência, podiam ocorrer requisições à força, embora estas fos-

sem bastante raras, exceto se a tropa estivesse operando em território inimigo.

A primeira tentativa de uma mobilização mais ampla, indo além da simples mobilização militar, ocorreu durante a guerra civil norte-americana (1861-1865). A Confederação, devido à inferioridade dos estados do sul em relação aos do norte quanto à riqueza e disponibilidade de recursos, inclusive humanos, tomou uma série de medidas extraordinárias com o objetivo de obter algum grau de controle sobre pessoal, materiais, transporte, comércio exterior e preços, assim como sobre a produção de bens manufaturados, tanto nas empresas privadas como nas estatais.

Esses esforços, porém, foram de pouca valia devido à falta de entrosamento entre

**A mobilização não é
uma tarefa apenas militar,
mas uma atividade
que deve envolver
toda a sociedade**

o poder central e os estados confederados e por não haver, na época, suficientes recursos administrativos para uma tarefa de tal vulto; afinal, até então, o papel do governo mal ia além da simples manutenção da ordem; além disso, como seria de se esperar, não havia uma clara compreensão da natureza e das exigências da situação.

Contudo, uma grande mudança teria lugar como resultado do impacto sobre a guerra do extraordinário desenvolvimento tecnológico e industrial que teve lugar na segunda metade do século XIX, em consequência da revolução industrial, e culminou no início do século XX.

A industrialização tornou-se o ponto chave do desenvolvimento econômico das grandes potências de então. Começaram a surgir empresas de grande porte, cuja principal característica era a produção em massa.

Houve uma acelerada mecanização de todos os ramos da vida econômica, provocada pelo aparecimento de novas fontes de energia, em complemento ao vapor, como a eletricidade e o motor de combustão interna; de novos combustíveis, além da lenha e do carvão, como o petróleo e o gás natural; de novos materiais que vieram substituir a madeira e o ferro, como o aço, a borracha e o alumínio.

Esta nova tecnologia, associada a novos métodos de organização e gerenciamento, trouxe um grande aumento na capacidade e eficiência de todo o sistema produtivo, tornando possível o equipamento de grandes contingentes de soldados, graças à produção em massa de armas que antes eram produzidas apenas em quantidades limitadas; os novos materiais e técnicas fizeram surgir novas armas, muito mais poderosas, que vieram dar outra dimensão aos combates e exigir um fluxo de suprimentos variados em níveis extremamente elevados.

Surgiu assim um novo tipo de guerra, baseada na mecanização dos elementos de combate e na industrialização dos suprimentos.

As novas armas que foram surgindo levavam a guerra a um nível de intensidade antes inigualado: rifle de repetição de longo alcance; o projétil metálico; a metralhadora; o canhão de campanha de alma raia-da e carregamento pela culatra, e as armas comparáveis no setor naval; o projétil de artilharia vazado e carregado com alto explosivo; o emprego do hélice em substituição à roda, na propulsão naval; o torpedo autôpropulsado, para citar apenas algumas das transformações que deram nova dimensão à guerra. As operações militares foram ainda mais mecanizadas pela introdução do carro de combate, do avião e do submarino, embora, de início, toda a capacidade dessas armas não tenha sido percebida; com exceção dos submarinos, elas foram empregadas de forma muito limitada na Primeira Guerra Mundial, mas só na Segunda Guerra Mundial elas mostrariam as suas reais possibilidades.

A estrada de ferro e o navio a vapor, que mostraram todo o seu valor na Guerra de Secessão dos EUA, foram complementados pelo caminhão com motor de combustão interna e pelos novos sistemas de comunicação que faziam uso dos telefones de campanha.

A superior eficiência da economia industrial sobre a agrícola possibilitou um desvio muito maior de homens e materiais para as finalidades da guerra, conforme demonstraria a primeira guerra de vulto do século XX.

A PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL (1914-1918)

As últimas guerras do século XIX, a austro-prussiana (1866) e a franco-prussi-

ana (1870) foram guerras muito rápidas, decididas em poucos dias, de modo que não houve oportunidade para se desenvolver a mobilização, além da tradicional convocação de reservas e o envio de tropas para o campo de batalha, com os equipamentos e suprimentos disponíveis.

Desde as reformas de Scharnost, na primeira década do século XIX, os prussianos haviam criado, na estrutura do estado-maior, uma divisão de mobilização militar com a finalidade de preparar e pôr em execução esse tipo de atividade, o que contribuiu significativamente para os êxitos alcançados nas guerras do século XIX, por pouco não sendo um fator decisivo na Primeira Guerra Mundial.

De fato, fugindo da norma de que as divisões de reserva, durante o período inicial da guerra, só servem para tarefas secundárias ou serviços na retaguarda, as reservas alemãs, graças ao sistema adotado, tinham um excepcional nível de preparo, podendo ser usadas imediatamente em combate junto com as divisões da ativa, desta forma praticamente dobrando o número de divisões alemãs prontas, e, assim, surpreendendo o inimigo.

A experiência prussiana nas campanhas contra a Áustria e a França serviu para comprovar o valor das ferrovias para a mobilização militar, diminuindo o tempo para a concentração das tropas e para o seu deslocamento para as posições de combate, o que levou, especialmente na Alemanha, a um grande desenvolvimento das ferrovias estratégicas. Os resultados alcançados foram significativos: em 1870, o Grande Moltke pôde, em 16 dias, concentrar na fronteira francesa cerca de 400.000 homens; em 1914, Moltke, o Moço, no mesmo espaço de tempo, concentrou um nú-

mero quatro vezes maior de tropas.

A tentativa alemã, através do emprego do Plano Schlieffen, de dar também um desfecho rápido à Primeira Guerra Mundial frustrou-se com a primeira batalha do Marne; o conflito chegou a um impasse, estabilizando-se a frente com os dois Exércitos engajados numa prolongada guerra de trincheiras.

O consumo de munição e de outros itens de suprimento logo atingiu cifras astronômicas, não só devido ao grande número de soldados envolvidos como ao longo tempo de duração das ações sustentadas e às elevadas taxas de tiro das novas armas. Os duelos de artilharia eram muito frequen-

tes, com enorme dispêndio de munição. Acresce que, periodicamente, havia tentativas de romper o impasse por meio da realização de grandes ofensivas, que causavam aumento expressivo do

consumo de munição e um número assustador de baixas, sem que houvesse vantagem decisiva para qualquer dos lados (carros de combate e gases venenosos foram usados em vão nas tentativas de romper o impasse).

A escala dos problemas de abastecimento assim criados excedeu de muito as previsões feitas antes da guerra, não havendo, portanto, planos para essa eventualidade.

Durante as primeiras semanas da guerra, a vida econômica ficou praticamente paralisada em quase todos os países beligerantes. A mobilização dos homens economicamente ativos desorganizou a produção industrial e agrícola; devido ao monopólio militar das vias férreas, o transporte comercial foi praticamente interrompido; os negócios cessaram quase que totalmente. O desemprego, em virtude da paralisa-

A mobilização militar tende a ser menos universal e mais seletiva

ção das atividades econômicas, cresceu rapidamente: na França, o número de empregados chegou a 43% em agosto, contra 4,5% em julho; na Alemanha, os números foram, respectivamente, 22,5% e 3%. Os salários, conseqüentemente, desabaram.

Como todos previam uma guerra curta, acreditava-se que os estoques existentes seriam suficientes tanto para atender à demanda das Forças Armadas como às necessidades civis básicas.

Os acontecimentos desmentiram todas as previsões. Desde o mês de setembro, tanto na Alemanha como na França, os estoques das Forças Armadas esgotaram-se, configurando-se uma crise de munição e de matérias-primas extremamente grave. As tarefas mais urgentes foram logo identificadas: improvisar a fabricação dos itens e equipamentos mais necessários, obter as matérias-primas indispensáveis, enfim, criar uma indústria de guerra; além disso, era preciso garantir os meios de sobrevivência da população civil, apesar da crescente demanda de itens de consumo pelas Forças Armadas.

A subprodução, que no início das hostilidades pareceu normal e mesmo inevitável, tornou-se um pesadelo. Era urgente pôr para funcionar as fábricas, voltar a produzir as matérias-primas, estimular o aumento da capacidade de transporte, assegurar a continuidade da produção agrícola, resolver o problema da falta de mão-de-obra.

A inflação de preços surgiu como a maior ameaça ao esforço de guerra, favorecendo o especulador em detrimento do produtor e seriamente afetando a grande massa de trabalhadores de renda fixa (operários e soldados). A prevalência da sede de lucro sobre o patriotismo gerou indignação popular, ameaçando a unidade nacional, tão necessária para aceitação dos

sacrifícios impostos pela guerra.

Desta forma, o governo teve de intervir, vencendo as inibições decorrentes de um individualismo fortemente arraigado e a aceitação generalizada da doutrina do "*laissez faire*". Pouco a pouco foi se tornando evidente que a liberdade de produção e das trocas supõe a existência de estoques consideráveis, a regularidade dos transportes e o bom funcionamento do sistema de crédito, condições que já não existiam após as primeiras semanas de guerra, não sendo, pois, possível contar com o livre jogo dos interesses individuais para a satisfação das necessidades essenciais.

O Estado foi, portanto, levado a restringir pouco a pouco a liberdade na economia, a exercer um controle cada vez mais rigoroso sobre todos os aspectos da vida econômica, a tomar em suas mãos a mobilização das forças econômicas, a estabelecer prioridades e normas que levassem à utilização dos recursos disponíveis da melhor maneira possível.

Na Alemanha, o problema era particularmente difícil. Dotada de uma grande indústria, ela dependia da importação de matérias-primas e, também, de produtos alimentares: o ferro era trazido da Lorena, anexada após a guerra de 1870; o trigo da Rússia, e assim por diante. Embora algumas fontes de suprimento ainda pudessem ser usadas — minério de ferro da Suécia, petróleo da Romênia etc — a eficiência do bloqueio que lhe foi imposto pela superioridade naval inimiga tornou a sua situação bastante mais delicada em relação a outros materiais, como a borracha. Logo após o desastre do Marne, Walter Rathenau, industrial e economista alemão, diante da evidência de que a guerra se prolongaria, sugeriu ao governo a criação de uma central de matérias-primas, com a função de estabelecer os estoques úteis à defesa nacional e de pôr em prática um programa de

obtenção permanente dessas matérias-primas, seja por compra nos países neutros, seja por requisição nas zonas ocupadas pelos alemães. Rathenau indicou também a necessidade de serem estudadas novas técnicas que permitissem a substituição das matérias-primas em falta por materiais existentes na Alemanha, de modo a não interromper a produção de itens indispensáveis ao esforço de guerra. Apesar da lógica das suas idéias, o empresário não teve de início boa acolhida: Moltke, então Chefe do Estado-Maior, considerava a guerra uma questão puramente militar, a ser resolvida no campo de batalha; só com Falkenhayn, que substituiu Moltke, as idéias de Rathenau tiveram aceitação e foram implementadas. Ao final da guerra, na estrutura militar alemã existia um setor específico, com grande número de especialistas de diversas áreas, responsável pela mobilização econômica; conforme apontamos anteriormente, antes da guerra só existia preocupação com a mobilização militar.

A situação da França e da Inglaterra já era menos difícil, pelo fato de poderem trazer de outros países, aliados ou neutros, ou de suas colônias d'além-mar, tudo o que necessitavam. O domínio do mar assegurava-lhes esta condição. A mobilização econômica para esses países passou a ser sobretudo uma questão de mão-de-obra, de equipamentos e de tecnologia.

As necessidades da mobilização econômica ditaram a estratégia: as nações marítimas adotaram o bloqueio naval contra a

Alemanha e esta, inferiorizada no mar, apelou para a guerra de corso, com navios de superfície que, impedidos pelo bloqueio de voltar à Alemanha, acabaram afundados, e com submarinos, cujo número reduzido fez com que sua atuação, embora importante, não fosse decisiva (ao final de 1914, existiam apenas 30 submarinos).

A importância do apoio popular para o atendimento das necessidades da guerra serviu para chamar a atenção das autoridades para a importância de uma ampla mobilização popular, de forma a canalizar

para o esforço de guerra as forças psicológicas e morais da nação: surge assim a **mobilização psicossocial**. O *front interno* mostrava ser tão vital como o *front externo*, através da significativa contribuição que podia dar para o esforço de guerra: na Revolução Constitucionalista de 1932, a motivação dos paulistas foi responsável por alguns

**Na Primeira Guerra Mundial,
a situação da França
e da Inglaterra já era menos
difícil, pelo fato de poderem
trazer de outros países,
aliados ou neutros, ou
de suas colônias d'além-mar,
tudo o que necessitavam.**

**O domínio do mar
assegurava-lhes esta condição**

feitos extraordinários no campo da mobilização, não só no alistamento de voluntários mas, principalmente, no desenvolvimento dos meios necessários para fazer a guerra; sobrepujando a falta de matérias-primas e de instalações fabris apropriadas; após a Primeira Guerra Mundial, as teorias de Douhet, dando ênfase aos ataques contra os centros populacionais do inimigo, com o objetivo de quebrar o ânimo da população civil, refletem o reconhecimento do valor desse aspecto da mobilização.

Conforme já apontamos, a crescente necessidade de suprir as Forças Armadas de meios para a guerra trouxe a atenção das

autoridades para a produção de manufaturas e para as medidas destinadas a canalizar essa produção para a área militar.

No que concerne à produção, a tarefa era ampla: tratava-se de converter as fábricas, que produziam para a área civil, para a produção dos itens necessários aos militares, muitas vezes bastante diferentes dos produtos civis, ou então, embora semelhantes, com especificações muito mais rigorosas, e de expandir em larga escala a produção de bens e serviços, de modo a atender não só à enorme demanda militar mas, também, às necessidades civis básicas.

Tanto a conversão como a expansão mostraram-se de difícil execução, exigindo tempo demasiado e grande quantidade de mão-de-obra e de materiais, ambos fatores muito escassos nas circunstâncias.

A expressão "mobilização industrial" foi cunhada para descrever este processo centrado na indústria, constituindo-se numa importante parcela da mobilização econômica.

A **mobilização industrial** pode ser definida como a transformação da indústria da nação de sua atividade normal em tempo de paz para a produção das armas e dos suprimentos necessários para sustentar um esforço militar de grande envergadura; compreende um grande número de ações, tais como:

- a conversão das fábricas, a expansão das existentes e a construção de novas facilidades;
- o desenvolvimento de técnicas de produção e de gerenciamento para o aumento da produção;
- a fabricação, a instalação e o recon-

dicionamento de máquinas, ferramentas e de outros equipamentos industriais;

- a diminuição da produção de bens não essenciais ao esforço de guerra;
- a imposição de prioridades e de racionamento, de modo a garantir o emprego mais eficaz da mão-de-obra, dos materiais e das facilidades de produção;
- o desenvolvimento dos meios organizacionais para reunir os recursos produtivos da nação, direcioná-los segundo os melhores interesses do esforço de guerra total e coordenar as atividades de todas as agências envolvidas.

Em termos de mobilização, o uso de bandeira de conveniência e a desnacionalização das tripulações constituem óbices de difícil superação

Na Primeira Guerra Mundial, um país como a Rússia, industrialmente atrasado mas com imensa população, foi capaz de mobilizar grandes contingentes de homens mas, por força de sua fraqueza industrial, não pôde equipá-los conveni-

entemente, enquanto outros, como a Inglaterra e a Alemanha, embora com menos recursos humanos, foram capazes, graças à sua superioridade industrial, de equipar suas tropas com armas da melhor qualidade, nas quantidades devidas, e de supri-las adequadamente de tudo necessário para o combate.

As novas necessidades da guerra vieram dar à **mobilização militar** um maior grau de complexidade. Ela pôde ser definida como a organização e o preparo das Forças Armadas para passarem da condição de paz para a de guerra, já que os efetivos e o grau de preparo do tempo de paz são insuficientes para a condição de guerra, mormente devido ao aparecimento de novas armas, mais poderosas e mais sofisticadas. A mobilização militar inclui:

● a obtenção de pessoal e o seu preparo para as atividades militares;

● a seleção de áreas e a construção de facilidades para treinamento e outras necessidades militares;

● a obtenção e a distribuição de armas, munições, equipamentos, uniformes, veículos e depósitos para o atendimento dos novos contingentes incorporados às Forças Armadas.

A obtenção de pessoal é uma tarefa complexa que inclui a convocação de reservistas; o alistamento de grande número de recrutas despreparados; a distribuição desse pessoal pelas diversas Forças Armadas e, dentro de cada uma delas, pelas várias armas ou serviços; e o preparo ou a atualização de todo esse pessoal para a realização das tarefas que lhes serão atribuídas.

É indispensável que haja uma íntima correlação entre a chegada do pessoal para serviço militar e a obtenção de armas e equipamentos para treinamento e também para combate, além de uma perfeita sincronização entre a chegada desse material e os períodos de treinamento e deslocamento do pessoal para as suas posições de combate. Não basta que a mobilização seja bem organizada; ela deve também obedecer a um rigoroso cronograma.

Ao fim do conflito, von Luddendorff, que comandou os Exércitos alemães nas últimas campanhas da guerra e pôde constatar a demora e as limitações da mobilização em seu país, desenvolveu o conceito de **guerra total**, em que a nação, na sua totalidade, é efetivamente mobilizada para a guerra, os políticos cedendo o lugar para os comandos militares. A militarização de todas as atividades nacionais constituiria o

estágio superior da mobilização, só possível num sistema totalitário. Tal conceito parece mais uma abstração filosófica do que uma meta realista (elevação aos extremos).

A SEGUNDA GUERRA MUNDIAL (1939-1945)

Apesar da experiência da Primeira Guerra Mundial, as principais potências não se prepararam, em termos de mobilização, para a Segunda Guerra Mundial. Somente no decorrer do conflito foram se desenvolvendo os instrumentos necessários para a transformação das economias e dos parques industriais para as necessidades da guerra.

As principais diferenças entre os dois conflitos devem-se à maior escala e intensidade das operações na Segunda Guerra Mundial e à extensão global desta, que foi verdadeiramente mundial.

Os custos diretos totais da guerra cresceram mais de dez vezes em relação aos da Primeira Guerra Mundial, enquanto o crescimento do produto nacional foi muito menor no mesmo período. As nações mais diretamente envolvidas na guerra, como Grã-Bretanha, Alemanha e Rússia, dedicaram quase que a metade da renda nacional para a guerra, e os Estados Unidos não ficaram muito atrás.

Sob o ponto de vista técnico, a Segunda Guerra Mundial caracterizou-se como uma guerra de alta mobilidade, tanto em terra como no mar e no ar, tendo a mecanização atingido o seu apogeu. Pela primeira vez, carros de combate, aviões e submarinos tiveram o seu potencial plenamente explorado pelos combatentes, mudando as características da guerra.

**Não basta que a
mobilização seja bem
organizada; ela deve
também obedecer a um
rigoroso cronograma**

O emprego de armas e materiais de complexidade e custos que cresciam cada vez mais rapidamente, a necessidade de desenvolver novas armas que pudessem surpreender o inimigo e de criar meios que viessem a se opor eficazmente às suas armas, tornaram patente a importância de uma capacidade científico-tecnológica, o que, na Primeira Guerra Mundial, tinha sido menos evidente.

Pode-se agora falar de uma **mobilização científico-tecnológica** cujos objetivos são:

- o desenvolvimento de novas armas e o aperfeiçoamento das existentes;
- a definição das melhores condições

para a condução das operações militares de modo a tirar o máximo proveito da tecnologia disponível (o conceito de "blitzkrieg" é um exemplo notável);

- a concepção de meios adequados para se contrapor às armas do inimigo;
- a colocação em

operação de novos métodos de produção e gerenciamento para aumentar a eficiência do sistema produtivo e dos sistemas que sustentam a mobilização.

Graças à experiência da Primeira Guerra Mundial e a um maior entendimento das questões econômicas e das artes de governar e administrar, as autoridades nacionais puderam conduzir a mobilização econômica de forma bem mais eficaz, embora a magnitude dos problemas fosse muito maior.

Mais uma vez, a estabilização dos preços foi difícil, devido à enorme e sempre crescente diferença entre a capacidade de compra de uma força de trabalho em condições de pleno emprego, com altos salários, reforçados ainda com o pagamento de muitas horas extras, e, por outro lado, a

quantidade cada vez menor de bens de consumo disponíveis. Sistemas de controle de preços, salários, lucros e aluguéis vieram se somar a uma variedade de medidas de redução do poder de compra, tais como aumento de impostos, empréstimos compulsórios e campanhas para a compra de bônus de guerra. Houve muita engenhosidade na busca de medidas fiscais que garantissem a estabilização e atendessem aos problemas de financiamento da guerra.

O redirecionamento das indústrias e dos recursos para as finalidades da guerra foi muito intenso na Segunda Guerra Mundial, que foi, basicamente, uma guerra de suprimentos, não sendo, pois, de surpreender que a vitória final ficasse com as nações que, como os Estados Unidos, conseguiram acumular enormes recursos de material e souberam fazer com que as armas, equipamentos e suprimentos

Na Segunda Guerra Mundial, houve muita engenhosidade na busca de medidas fiscais que garantissem a estabilização e atendessem aos problemas de financiamento da guerra

chegassem à linha de frente nas quantidades necessárias, no momento certo, graças a um sistema logístico muito eficiente.

A produção dos Estados Unidos para a guerra foi maior que a dos seus aliados em conjunto, e incomparavelmente maior que a dos seus inimigos. No período de cinco anos, compreendido entre 1º de julho de 1940 e 31 de julho de 1945, foram produzidos 86.333 carros de combate; 296.400 aviões; 6.500 navios de guerra; 5.400 navios cargueiros e de transporte; 64.500 embarcações de desembarque; 319.000 canhões (incluindo morteiros e os canhões destinados aos carros de combate e aviões); 15,3 milhões de rifles, carabinas e armas portáteis; 4,2 milhões de toneladas de projéteis de artilharia; mais de 41 bilhões de

cartuchos de munição para armas leves.

A expansão da força de trabalho e o seu emprego mais intensivo contribuíram significativamente para este sucesso. O aproveitamento de 10 milhões de homens para as Forças Armadas foi possível graças à absorção de quase todos os 9 milhões de desempregados existentes nos EUA em 1939, e pela entrada na força de trabalho das donas de casa, dos jovens, dos aposentados e dos deficientes físicos.

Houve um enorme aumento da produtividade com o aumento do volume da produção, a melhoria dos métodos de produção e com a motivação da força de trabalho (o que, mais uma vez, demonstra o valor da mobilização do povo para os fins da guerra).

É surpreendente como a **mobilização alemã** foi limitada nos primeiros anos da guerra. Isto se deveu a diversos fatores.

Em primeiro lugar, a sociedade alemã, como a japonesa, é fortemente influenciada por uma classe de guerreiros, que põe mais ênfase no combate do que nas atividades menos marciais, como as de mobilização. A atitude de Moltke, o Moço, na Primeira Guerra Mundial, de ignorar as sugestões de Rathenau, é um reflexo desse tipo de postura.

Uma outra dificuldade decorre da própria inventividade alemã. A sua indústria pôde produzir aviões, canhões e carros de combate da melhor qualidade mas, no seu afã de produzir equipamentos cada vez mais aperfeiçoados, estava sempre testando novos modelos: num determinado momento da guerra havia em produção ou em diversas etapas de desenvolvimento 425 diferentes tipos de aviões e 151 modelos de caminhões, inviabilizando qualquer tenta-

tiva de produção em massa.

Finalmente, a megalomania nazista contribuiu para retardar a mobilização: o grande projeto de Hitler, de embelezar as principais cidades alemãs e construir edifícios públicos e monumentos que, pela sua grandiosidade, pudessem transmitir à posteridade toda a glória do Terceiro Reich, continuou quase sem solução de continuidade até o fim da guerra, retirando recursos das atividades que poderiam contribuir para o esforço de guerra.

Somente no início de 1942, com a nomeação de Albert Speer para substituir Todd como ministro dos Armamentos e do Município, foi feito um esforço maior de mobilização e o seu êxito mostra que o

que até então se vinha fazendo era muito pouco: em apenas seis meses, a partir de agosto de 1942, a produção de armas cresceu 27%, a de carros de combate 25% e a fabricação de munição 97%; a produção total de armamentos aumentou de 59,6%. Graças à racionalização do trabalho, conforme previra

Rathenau em 1917, e apesar dos bombardeios aliados, em julho de 1944 a produção de armamento alemã havia crescido 320%, com um aumento de apenas 30% do pessoal empregado.

A **mobilização japonesa**, conforme já vimos, sofreu devido à influência da sua classe guerreira (os samurais) sobre a sociedade. Fora disso, sendo um país extremamente carente de petróleo e matérias-primas para a sua indústria, o Japão contava com a conquista rápida de novos territórios para atender a essa necessidade vital para o seu esforço de guerra. Dois tipos de dificuldades, porém, logo se evidenciaram: primeiramente, muitas instalações

É surpreendente como a mobilização alemã foi limitada nos primeiros anos da Segunda Guerra Mundial

industriais (arsenais, diques, refinarias de petróleo, etc) foram deixadas fora de serviço e, com a partida dos técnicos europeus, a extração de minerais tornou-se difícil; segundo – e este certamente foi o maior erro da estratégia japonesa –, o Japão não desenvolveu adequadamente a sua frota mercante nem os meios para sua proteção, de modo que logo faltaram navios para transportar as matérias-primas para a sua indústria, mormente porque os americanos concentraram seus submarinos no ataque às extensas e vulneráveis linhas de comunicações marítimas japonesas. A frota mercante japonesa viu-se ainda mais sobrecarregada em face da estratégia americana de, no seu avanço em direção ao território metropolitano do Japão, deixar algumas ilhas isoladas, com suas guarnições totalmente dependentes de suprimentos trazidos por via marítima (até destróieres e submarinos foram usados para atenuar essa deficiência).

Antes da guerra, o Japão produzia 7 milhões de toneladas de aço; em 1943, esta produção atingia apenas 7 milhões e 800 mil toneladas, muito inferior à meta estabelecida de 10 milhões de toneladas (neste mesmo ano, a produção dos Estados Unidos era de 90 milhões de toneladas).

Somente neste ano de 1943, após a Batalha de Guadalcanal, o Japão compreendeu a necessidade da mobilização total da sua indústria para o esforço de guerra, mas as crescentes limitações do transporte marítimo logo anularam o esforço feito. A fabricação de material de guerra atingiu o ápice em setembro de 1944, mas logo en-

trou em rápido declínio: em julho de 1945, a queda de produção de material de guerra era de mais de 50% em relação aos valores de 1944.

A queda dos estoques de petróleo no Japão – a diminuta frota de petroleiros não atendia às necessidades – ameaçava a operacionalidade da sua esquadra: em 1941, os estoques que eram de 48 milhões e 900 mil barris, em 1943 caíram para 25 milhões e 300 mil.

Na Segunda Guerra Mundial foi possível aos beligerantes, graças aos meios de difusão que atingiam a maioria, como o rádio e o cinema, promoverem a sua causa para o público externo mas, principalmente, para o público interno. Os filmes produzidos por Hollywood nesse período foram de grande importância para a causa aliada. Na Alemanha, um gênio da propaganda, como Joseph Goebbels, converteu o povo alemão ao nacional socialismo e tornou o recurso à guerra aceitável.

O Japão não desenvolveu adequadamente sua frota mercante nem os meios para sua proteção, de modo que logo faltaram navios para transportar as matérias-primas para a sua indústria

O PERÍODO DE GUERRA FRIA (1945-1990)

O advento do armamento nuclear e o crescimento do antagonismo ideológico entre o Leste comunista e o Ocidente capitalista marcaram o período que se seguiu ao fim da Segunda Guerra Mundial e que ficou conhecido como o de Guerra Fria.

Durante este período, o receio de um holocausto nuclear inibiu a eclosão de um confronto direto entre as superpotências, mas não impediu o surgimento de conflitos localizados, alguns, como as guerras da

Coréia e do Vietnã, com a interveniência direta dos Estados Unidos.

Os principais objetivos das superpotências no período foram a manutenção de uma economia nacional forte, a capacidade de adotar medidas para ajudar as nações aliadas e as amigas a resistirem às pressões políticas e econômicas do oponente e a fazerem a máxima contribuição para a segurança coletiva do grupo e, finalmente, a expansão das respectivas áreas de influência.

As idéias sobre mobilização passaram por uma profunda reformulação, pois, no caso de um pouco provável confronto nuclear, que duraria, no máximo, alguns dias, não haveria tempo para que a mobilização produzisse resultados decisivos — a preparação para a reconstrução pós-holocausto seria a principal consideração — e, na hipótese de intervenção nos conflitos regionais, em face da disparidade de poderes nacionais, a mobilização da potência interventora não parecia necessária, embora fosse evidente a importância de uma ação rápida.

Novos princípios começaram a se delinear, tais como necessidade permanente de:

- Forças Armadas bem preparadas, com efetivos expressivos, e de reservas prontas para emprego imediato;
- de suprimento em condições de embarque rápido;
- de estoques estratégicos, pelo menos dos itens de maior taxa de consumo;
- de uma capacidade de transporte aéreo para os elementos de alta prioridade, tanto humanos como materiais, e de transporte marítimo rápido, para equipamentos

mais pesados e suprimentos de grande volume;

- de elementos pré-posicionados em pontos considerados estratégicos, capazes de chegar às áreas de crise no menor espaço de tempo possível.

Surgem, assim, os conceitos de **mobilização permanente**, em que uma parte do Poder Nacional é mantido todo o tempo em condições de poder ser usado em benefício das Forças Armadas, e o de **prontidão operativa**, que implica na manutenção das Forças Armadas, ou parte delas, prontas para entrar em combate, tanto no que diz respeito ao seu nível de adestramento como

à disponibilidade de equipamentos.

A fim de reduzir os danos de um ataque nuclear inopinado — a hipótese não poderia deixar de ser considerada, por mais que alguns analistas a considerassem altamente improvável — e permitir a eventual reconstrução, foram sendo desenvolvidos sistemas de proteção para o pessoal

e para os itens e sistemas de maior valor estratégico através de:

- localização estratégica de algumas indústrias vitais;
- proteção de alvos prioritários, como centrais de comando e controle e plataformas de lançamento de mísseis estratégicos;
- arranjos para que o governo pudesse continuar atuando mesmo após um ataque nuclear;
- provisão de abrigos para pessoal nas construções existentes e nas novas;
- melhores sistemas de alarme antecipado, informação de dados e de comunicações em geral;

Apesar de o conflito entre argentinos e britânicos ter sido de pequena duração — 74 dias ao todo —, a mobilização teve um papel de extrema relevância, especialmente para o Reino Unido

- formação de estoques estratégicos de alimentos, remédios e outros equipamentos e suprimentos de sobrevivência.

CONFLITO PELA POSSE DAS ILHAS FALKLANDS/MALVINAS (1982)

Apesar de o conflito entre argentinos e britânicos pela posse das Ilhas Falklands/Malvinas, Geórgia do Sul e Sandwichs ter sido de pequena duração – 74 dias ao todo –, a mobilização teve um papel de extrema relevância, especialmente para o Reino Unido.

Foram confirmados alguns dos princípios e conceitos estabelecidos durante o período de guerra fria que, em síntese, indicavam a importância da prontidão operativa de alguns segmentos das Forças Armadas e da existência de uma certa capacidade de mobilizar rapidamente alguns setores civis.

A previsão de que as guerras futuras, não envolvendo diretamente as superpotências, seriam do tipo “*come as you are*” – venha como estiver – foram confirmadas mas, simultaneamente, ficou demonstrado que a capacidade de mobilizar com rapidez parcela dos recursos nacionais pode, mesmo numa guerra de curta duração, contribuir significativamente para o aumento do poder combatente das Forças Armadas.

O estado de prontidão das Forças Armadas britânicas e a capacidade de o Reino Unido mobilizar rapidamente os recursos civis do país para apoiar o esforço militar foram decisivos para o sucesso de uma operação que tinha contra si a enorme

distância entre as bases principais e o teatro de operações: as Falklands distam das ilhas britânicas pouco mais de 8.000 milhas marítimas e 4.000 milhas marítimas da Ilha de Ascensão, usada como base avançada.

Entre a decisão do governo britânico de enviar uma força naval para a área do confronto e a partida desta força de suas bases na Grã-Bretanha, houve o intervalo de apenas um fim de semana. Não muito tempo depois, outros navios de guerra e auxiliares partiriam de diversos pontos com destino às agitadas águas do sul, numa brilhante demonstração do estado de prontidão das forças navais.

O estado de prontidão das Forças Armadas britânicas e a capacidade de o Reino Unido mobilizar rapidamente os recursos civis do país para apoiar o esforço militar foram decisivos para o sucesso da operação

O mesmo pode-se dizer das tropas. Os três Batalhões de Comandos da 3ª Brigada de Comandos, mais o Batalhão Logístico desta brigada e duas das três baterias de seu Regimento de Artilharia, constituíram o núcleo da força de desembarque britânica, reforçados com

dois Batalhões de Pára-quadistas do Exército, provenientes da 5ª Brigada de Infantaria, recém-criada para operações fora da área da OTAN. Essas tropas esperaram apenas a adaptação dos navios que as transportariam para seguirem para a guerra. Pouco depois, mais três batalhões foram se juntar a elas: o batalhão de Gurkhas e os batalhões de guardas galeses e escoceses. Não houve necessidade de convocar pessoal da reserva ou recrutas.

Alguns fatores contribuíram para a rapidez com que as tropas britânicas se apresentaram prontas para combate. A 3ª Brigada de Comandos realizava, desde alguns

anos, exercícios anuais na Noruega, de modo que tanto o estado de prontidão da tropa para operar em condições de tempo extremos era excepcional, como os equipamentos próprios para climas frios estavam disponíveis e puderam ser usados sem demora. Acresce que os navios de abastecimento usualmente usados pela 3ª Brigada estavam sendo mantidos permanentemente carregados com suprimentos para cerca de um mês. Os batalhões de pára-quedistas, por sua vez, estavam com os seus principais equipamentos dispostos em "pallets", armazenados nos depósitos, prontos para embarque imediato.

O grande esforço de mobilização britânico diz respeito aos navios mercantes retirados do tráfego (*Ships Taken Up From Trade - STUFT*). Foram fretados ou requisitados 50 navios mercantes, operados por 3.000 civis, entre os quais

56 mulheres, para apoio às operações militares: três navios de passageiros (dois para serem usados como transportes de tropas e um como navio-hospital), 15 navios tanques, oito navios do tipo *roll-on-roll-off* (Ro-Ro), um navio porta-contêiner, quatro navios de carga mista, seis navios de carga geral, quatro navios de apoio *off-shore* (empregados como navios-oficina), três rebocadores, um navio lançador de cabo submarino e cinco navios pesqueiros

(empregados como navios varredores). A requisição foi usada em alguns poucos casos em lugar do fretamento para evitar questões legais para as empresas de navegação, já que elas tiveram de interromper os serviços que estavam prestando a terceiros, como aconteceu com o *Queen Elizabeth II*, que teve de abortar o cruzeiro marítimo que estava realizando.

Esse extraordinário esforço de mobilização só foi possível porque a Grã-Bre-

ta dispunha de uma significativa Marinha Mercante, com navios, de registro e bandeira britânicos, com a esmagadora maioria da tripulação de nacionalidade britânica. Em termos de mobilização, o uso de bandeira de conveniência e a desnacionalização das tripulações constituem óbices de difícil superação.

Os navios mercantes tiveram que ser preparados para a guerra: foram coloca-

das plataformas para a operação com helicópteros, sempre que isso era possível; foram instaladas estações para recebimento de óleo e para a transferência de carga leve no mar; navios-tanque foram modificados para fazerem transferência de óleo no mar, pela popa; quase todos os navios receberam novos equipamentos para a produção de água doce da água do mar; foram postos a bordo equipamentos adicionais de comunicação, navegação e criptografia;

O grande esforço de mobilização britânico diz respeito aos navios mercantes retirados do tráfego (*Ships Taken Up From Trade - STUFT*). Foram fretados ou requisitados 50 navios mercantes, operados por 3.000 civis, entre os quais 56 mulheres.

Isso foi possível pela disponibilidade de uma significativa Marinha Mercante, com navios de registro e bandeira britânicos, com a esmagadora maioria da tripulação de nacionalidade britânica.

foram aumentadas as capacidades de óleo combustível e água doce, para consumo próprio dos navios; foram feitos arranjos para acomodar maior número de tripulantes, em virtude do embarque de pessoal da Marinha de Guerra para atividades como operação de helicópteros, criptografia e outras para as quais as tripulações civis não estavam preparadas; foram usados contêineres comuns e frigorificados para aumentar a disponibilidade de gêneros alimentícios a bordo; etc.

É de se prever um uso cada vez mais

intensivo de contêineres

para adaptação dos navios mercantes para missões de guerra; eles podem ser usados para prover uma série de novas facilidades a bordo ou para ampliar as já existentes, tais como alojamentos, banheiros, sanitários e refeitórios, estação de abastecimento de helicópteros, sistemas de defesa aérea, central elétrica auxiliar, estação rádio e assim por diante.

Eles podem ser mantidos em depósitos, já prontos, só sendo levados para bordo quando do afretamento ou requisição dos navios onde serão instalados, encurtando grandemente o prazo de prontificação desses navios.

Embora a maior parte das transformações realizadas nos mercantes britânicos não estivesse prevista, elas foram feitas em prazo muito curto, graças à capacidade de engenharia naval disponível e ao alto grau de motivação do pessoal dos estaleiros. Alguns petroleiros tinham a bordo os planos necessários para transformá-los em navios auxiliares da esquadra, capacitan-

do-os a transferir óleo no mar pela popa (uma operação mais simples para o pessoal civil do que a clássica transferência pelo través, mais comum entre navios militares); um desses navios, no porto do Rio de Janeiro, ao ser requisitado, rapidamente realizou as obras necessárias num estaleiro local, rumando logo após para as Falklands.

Os resultados obtidos pelas forças navais britânicas são ainda mais surpreendentes quando se considera que o Reino Unido não estava preparado para este tipo de conflito, em consequência da adoção,

desde a segunda metade da década de 60, de um conceito estratégico que limitava a atuação das Forças Armadas britânicas às guerras da OTAN. Em 1967, o secretário de Defesa do governo trabalhista então no poder, Dennis Healey, afirmava, no Livro Branco da Defesa, que a Grã-Bretanha jamais voltaria a operar isoladamente, a atuar em áreas fora do alcance de sua aviação baseada em terra e afastadas de suas bases e facilidades

de reparo e a montar uma operação anfíbia. O conflito serviu para mostrar que ele estava completamente equivocado em todas as suas assertivas; muitas das dificuldades encontradas deveram-se a essas presunções.

A mobilização científico-tecnológica mostrou toda a sua importância. As novas exigências operacionais, só identificadas no campo de batalha, foram atendidas em tempo recorde, graças à pronta disponibilidade de um largo espectro de competência científica e de engenharia nos estabelecimentos de pesquisa do Ministério da

A Grã-Bretanha jamais voltará a operar isoladamente, a atuar em áreas fora do alcance de sua aviação baseada em terra e afastadas de suas bases e facilidades de reparo e a montar uma operação anfíbia

Do Livro Branco da Defesa - 1967

Defesa e aos expressivos recursos da indústria de defesa britânica.

Ficou demonstrado, além de qualquer dúvida, o valor da existência de uma indústria nacional de defesa e os benefícios decorrentes de uma capacidade de pesquisa local.

Foram desenvolvidos importantes equipamentos pela combinação de itens já existentes, como foi o caso do sistema de alarme aéreo antecipado, obtido pela colocação dos radares *Searchwater*, utilizados nos aviões *Nimrod*, nos helicópteros *Sea King*, em apenas 11 semanas (o sistema

não pôde ser usado no conflito, mas seu desenvolvimento foi um feito extraordinário); equipamentos foram inventados, produzidos, testados e entregues para as tropas em tempo excepcionalmente curto, como aconteceu no desenvolvimento dos equipamentos portáteis para bloqueio radar, todo o processo levando apenas dez dias; armas que se encontravam ainda em fase

de testes tiveram sua entrada em serviço muito acelerada, sendo um exemplo o míssil ar-superfície *Sea Skua*, com bom desempenho.

Uma série de adaptações foram projetadas e executadas para melhorar o desempenho de equipamentos, como a modificação dos aviões *Vulcan*, *Nimrod* e *Hércules* para poderem ser reabastecidos em vôo; as mudanças feitas nos *Nimrod* para capacitá-los a usar bombas a laser, o míssil ar-superfície *Harpoon* e o míssil ar-ar *Sidewinder*, de acordo com a missão planejada; a conversão dos aviões *Harrier GR-3* da Royal Air Force para operarem em navios-

aeródromos, carregarem bombas e utilizarem o míssil ar-ar *Sidewinder*; as modificações do *software* do sistema de tiro do míssil superfície-ar *Sea Wolf*, para aumentar a sua eficiência na defesa contra aeronaves voando a baixa altura; o aperfeiçoamento do sistema de *chaff* e de contramedidas eletrônicas dos navios, de modo a melhorar a sua capacidade de defesa contra mísseis do tipo "sea-skimmer" (o *Exocet*, usado principalmente na versão ar-superfície pelos argentinos); o desenvolvimento de *chaff* e contramedidas eletrônicas para aeronaves táticas e helicópteros.

A Royal Air Force fretou aviões cargueiros *Belfast* que, devido a restrições orçamentárias, haviam sido vendidos para empresas privadas; esses aviões foram muito úteis para transportar todo tipo de material do Reino Unido para a Ilha de Ascensão, primeira etapa do extenso sistema logístico montado para sustentar as operações nas distantes ilhas.

A pequena duração do conflito tornou desnecessária uma ampla mobilização econômica; simplesmente, todos os recursos requeridos foram postos à disposição das Forças Armadas, o que, certamente, contribuiu para o sucesso britânico mas, obviamente, este procedimento só foi possível porque o conflito não se prolongou além de algumas dezenas de dias.

Para atender à grande demanda de itens de consumo, como munição, armas anti-submarino etc, a Grã-Bretanha lançou mão de seus estoques estratégicos alocados à OTAN. Uma das lições do conflito foi a de que, mesmo num conflito de curta duração,

**Na Guerra das Malvinas,
ficou demonstrado,
além de qualquer dúvida,
o valor da existência
de uma indústria
nacional de defesa e
os benefícios decorrentes
de uma capacidade
de pesquisa local**

é indispensável que se disponha de estoques estratégicos muito superiores ao que se imaginava, pois o consumo desses itens – mísseis inclusive – foi muito acima de qualquer expectativa.

Do lado argentino, o esforço de mobilização foi bem menos significativo. Embora convencidos de que a Grã-Bretanha não recorreria à força para recuperar as ilhas, os argentinos, por motivos de política interna, decidiram colocar lá importantes efetivos do Exército; como algumas de suas tropas de elite foram posicionadas para enfrentar um possível ataque chileno – a questão do canal

de Beagle estava então no auge – os argentinos convocaram a classe de 1962-3 e esses recrutas, com baixo nível de preparo, foram enviados para o arquipélago. Certamente não foi considerada a possibilidade deles virem a enfrentar soldados profissionais muito bem adestrados. Isso foi um grave erro ainda agravado porque o

grande número de homens nas ilhas – cerca de 10.000 – sobrecarregou o sistema logístico, mormente após ter sido negado à Argentina o uso do mar.

A contribuição da Marinha Mercante argentina foi modesta: foram requisitados dois navios-tanque (que foram se juntar ao único petroleiro militar existente), dois pequenos navios de passageiros para uso como navios-hospitais e quatro barcos pesqueiros que, após receberem equipamento eletrônico adequado, foram empregados para rastrear a força-tarefa britânica

e informar ao alto comando argentino a sua movimentação. O domínio do mar estabelecido pelas forças aeronavais do Reino Unido, que, inclusive, acarretou o retraimento das forças de superfície argentinas para os seus portos no continente, tornou inútil qualquer esforço adicional nessa área.

Com os aviões *Boeing 707* da Aerolíneas Argentinas foi constituído o Grupo Aéreo de Exploração e Reconhecimento, para efetuar patrulhas marítimas de longo raio de ação; o primeiro contato com a força-tarefa britânica foi feito por um avião deste grupo.

Os argentinos organizaram ainda o Esquadrão Fênix, com aviões civis do tipo *Lear Jet, HS-125* e outros semelhantes; esses aviões foram usados para guiar os aviões de combate para os seus objetivos, como ponte de comunicação, para despistamento, etc. Um deles foi abatido por míssil.

A GUERRA DO GOLFO (1990-1991)

A Guerra do Golfo serviu para demonstrar toda a importância dos novos conceitos sobre mobilização firmados durante o período de guerra fria e já discutidos por nós.

É fora de dúvida que o grau de mobilização permanente então praticado pelos Estados Unidos só se justificava numa situação como a da guerra fria, sendo bastante provável que, nas condições presentes, caso elas persistam, haja um certo abrandamento dessa mobilização.

O grande destaque da mobilização na Guerra do Golfo foi, inquestionavelmente, o transporte militar. Não só foi necessário transportar um grande Exército para a área – ao final, cerca de 500.000 homens – como, também, seus equipamentos de guerra e, ainda, todos os suprimentos necessários

O grande destaque da mobilização na Guerra do Golfo foi, inquestionavelmente, o transporte militar. Não só foi necessário transportar um grande Exército para a área – ao final, cerca de 500.000 homens – como, também, seus equipamentos de guerra, como carros de combate, unidades de artilharia, viaturas etc, e, ainda, todos os suprimentos necessários para manter as forças em combate, incluindo munição, combustível, alimentos, etc. Um feito logístico de grande envergadura, que justificou a manutenção de tropas com alto grau de prontidão operativa e a mobilização permanente de navios mercantes.

Tão logo a Arábia Saudita autorizou a presença de soldados norte-americanos em seu território, as primeiras tropas foram aerotransportadas para lá. Os 17.000 homens da 7ª Brigada de Fuzileiros Navais foram transportados em aviões C-141, sendo necessárias 250 sortidas para transportar todo o efetivo. Ainda no primeiro momento, a 24ª Divisão de Infantaria Motorizada do XVIII Corpo de Exército Aerotransportado era conduzida para a Arábia Saudita por via aérea. Escolhemos essas duas unidades porque elas servirão para apresentarmos adiante o sistema de transporte marítimo norte-americano, com suas variantes.

Essas primeiras forças, embora tenham chegado com rapidez à futura área de operações, até a chegada de seus equipamentos e suprimentos tinham um valor meramente simbólico, apenas indicando a determinação dos Estados Unidos em fazer frente à agressão; não tinham condições de enfrentar uma ação militar de alguma enver-

gadura.

Entretanto, a mobilização permanente norte-americana produziu rapidamente resultados concretos.

Fruto da trágica experiência do Vietnã, os Estados Unidos haviam criado, dentro da estrutura do Comando Militar de Transporte, o Comando de Transporte Militar Marítimo (*Military Sealift Command*), ao qual são subordinadas três forças: a Força para Missões Especiais (*Special Mission Force*), a Força Auxiliar da Esquadra (*Naval Fleet Auxiliary Force*) e a Força Estratégica de Transporte Marítimo (*Strategic Sealift Force*).

As duas primeiras não têm relação com o nosso tema mas a terceira – a Força Estratégica de Transporte Marítimo – é parte significativa da mobilização permanente.

Todos os navios desta força são mercantes – petroleiros, cargueiros, navios

Ro-Ro etc – com tripulação civil, de nacionalidade norte-americana; eles são agrupados em esquadrões, sob o comando de um capitão-de-mar-e-guerra, acompanhado de um pequeno *staff*.

Os navios da força são classificados em navios prontos e navios de prontidão.

Os navios prontos são mantidos permanentemente com suas tripulações completas, já carregados com os equipamentos e suprimentos, incluindo carros de combate, artilharia de campanha, viaturas diversas, munição leve e de artilharia, combustíveis e lubrificantes, gêneros secos e frigorificados etc. Um esquadrão transporta os equipamentos e suprimentos para uma brigada de fuzileiros navais, em geral

**Todos os navios da Força
Estratégica de Transporte
Marítimo são mercantes –
petroleiros, cargueiros, navios
Ro-Ro etc – com tripulação
civil, de nacionalidade
norte-americana**

a primeira tropa acionada durante uma crise.

Os esquadrões de navios prontos são pré-posicionados em pontos estratégicos conforme a avaliação corrente da situação. Quando da Guerra do Golfo, havia um esquadrão posicionado no Atlântico, na Ilha de Ascensão; um no Índico, na Ilha de Diego Garcia; e, finalmente, um terceiro no Pacífico Oriental, na Ilha de Guam.

Os esquadrões de Diego Garcia e Guam foram imediatamente acionados para o atendimento de Brigadas de Fuzileiros Navais; e o de Ascensão só o seria numa etapa posterior do conflito.

A coordenação entre a movimentação de pessoal e a de seus equipamentos e suprimentos foi perfeita: a 7ª Brigada de Fuzileiros Navais completou os seus efetivos na Arábia Saudita a 15 de agosto,

dia em que os navios atracavam e iniciavam a descarga de equipamentos e de material; a 20 de agosto, a Brigada, completamente equipada e em condições reais de combate, assumia suas posições na frente do Kuwait, apenas 18 dias após o início da invasão (2 de agosto) e 14 do começo da operação Escudo do Deserto (6 de agosto), que tinha por objetivo o bloqueio naval e a interdição aérea do Iraque/Kuwait e a construção do poder militar aliado na área. O sistema demonstrou, portanto, toda sua eficácia.

Os navios de prontidão – que têm até 20 dias para zarpar, após o recebimento da ordem – ficam localizados em pontos da costa dos Estados Unidos, à disposição da Força Estratégica de Transporte Marítimo. São mercantes de cerca de 55.000

toneladas, capazes de se deslocar a uma velocidade média de 27 nós, o que os classifica como navios de transporte rápidos (*fast sealift ships*).

No dia 13 de agosto, partiram dos Estados Unidos os primeiros desses navios com destino à Arábia Saudita, transportando os equipamentos para a já mencionada 24ª Divisão de Infantaria Motorizada.

Mais uma vez, cabe a observação de que a existência de uma frota mercante expressiva, de bandeira e registro nacionais, com tripulação predominantemente de nacionais, é fundamental para a mobilização do

transporte marítimo, razão pela qual os Estados Unidos subsidiam os navios que, na avaliação da Marinha de Guerra, poderão vir a ser usados nas ocasiões de crise. Durante toda a guerra havia no mar, indo e vindo, em qualquer momento,

cerca de 300 navios com equipamentos e suprimentos.

CONCLUSÕES

Em geral, o sucesso da mobilização depende do seu preparo em tempo de paz. A existência de planos adrede preparados, simples e realistas, é muito importante.

As estruturas que permitirão o controle do sistema econômico, com o objetivo de financiar a guerra e gerar os excedentes que garantam o atendimento das necessidades militares e das necessidades civis básicas, deverão ter sido previstas, e devem envolver os órgãos civis, públicos e privados, que têm a ver com o problema.

O levantamento das facilidades industriais existentes e o preparo de planos para

Pela sua importância na mobilização, os Estados Unidos subsidiam os navios que, na avaliação da Marinha de Guerra, poderão vir a ser usados nas ocasiões de crise

a sua conversão para a produção militar e, se for o caso, para a sua expansão, devem ser objeto da atenção dos militares e dos setores civis envolvidos, em íntima cooperação. A Segunda Guerra Mundial demonstrou que o envolvimento das elites civis no preparo e aplicação do Poder Nacional, em todos os níveis de responsabilidade, foi bem maior do que se previa. A mobilização não é uma tarefa apenas militar, mas uma atividade que deve envolver toda a sociedade.

A existência de uma indústria nacional de defesa é de grande importância, pois,

além de garantir a independência de fontes externas para itens de suprimento essenciais, cuja obtenção, durante uma crise, poderia ficar sujeita a injunções políticas, implica no domínio de tecnologias que permitirão a transformação das indústrias civis de

forma competente (seria muito difícil converter uma fábrica de automóveis em fábrica de carros de combate se não se dispuser de toda a tecnologia da fabricação de carros de combate, só possível se já os estivermos fabricando).

É essencial a existência de uma frota mercante nacional, com tripulação nacional, para, em caso de mobilização, suprir as necessidades mínimas de transporte marítimo; os planos para sua adaptação para as missões de guerra devem estar prontos; o uso de contêineres, conforme discutido anteriormente, diminui muito o tempo para adaptação dos mercantes.

As Forças Armadas devem priorizar projetos que envolvam desenvolvimento científico e tecnológico; a existência de

infra-estrutura de pesquisa e de pessoal competente nessa área permite que, durante uma emergência, seja possível aperfeiçoar, em tempo útil, os meios empregados pelas Forças Armadas, ou desenvolver novos equipamentos que atendam a necessidades específicas surgidas na ocasião. É altamente desejável o intercâmbio com os centros de pesquisa civil de modo que, quando da mobilização, eles possam, mais efetivamente, cooperar para o atendimento das necessidades militares.

A guerra moderna, por suas próprias características e pela maior sofisticação

dos equipamentos usados, exige homens altamente qualificados; em consequência, há uma tendência universal para substituir a conscrição obrigatória pelo voluntariado, ou seja, trocar recrutas em geral despreparados, que exigiriam longos períodos de treinamento,

por profissionais competentes; a mobilização militar tende a ser menos universal e mais seletiva, mantendo-se uma reserva menor, porém mais bem preparada.

Há uma relação direta entre a duração do conflito e os resultados obtidos com a mobilização: quanto mais longo o conflito maiores em geral os benefícios decorrentes da mobilização. Isto não significa, porém, que, nas guerras de curta duração, a mobilização não possa contribuir, significativamente, para a maior eficiência das Forças Armadas, desde que haja estrutura e pessoal competente para isso.

A mobilização permanente de alguns elementos do Poder Nacional só é aplicável quando a ameaça é muito grande ou iminente, ou quando o país pretende intervir

Seria muito difícil converter uma fábrica de automóveis em fábrica de carros de combate se não se dispuser de toda a tecnologia da fabricação de carros de combate, só possível se já os estivermos fabricando

no ordenamento internacional, no sentido de mantê-lo ou mudá-lo de acordo com os seus interesses, e desde que os recursos da nação suportem esse esforço.

Nunca será demais ressaltar a importância da mobilização psicossocial. A cren-

ça de que a causa porque se luta é justa tem uma influência decisiva na mobilização para a guerra: a derrota dos Estados Unidos na Guerra do Vietnã começou no *front* interno, e o papel que a televisão teve nesse particular não pode ser ignorado.

BIBLIOGRAFIA

1. VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. "Conflito no Atlântico Sul", *Revista Marítima Brasileira*, Vol. 107, nº 10/12, out/dez 87, págs. 9-50.
2. RAPOSO FILHO, Amerino. *Dimensões da Estratégia - Evolução do Pensamento Estratégico*, Biblioteca do Exército Ed., Rio de Janeiro, 1990, 1ª vol., 406p, e 2ª vol., 416p.
3. VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. "Guerra do Golfo: uma análise político-estratégica e militar", *Revista Marítima Brasileira*, vol. 112, nº 1/3 e 4/6, Jan/Mar e Abt/Jun 92, págs. 15-62.
4. RENOUVIN, Pierre. *La Crise Européenne et la Première Guerre Mondiale*, Presses Universitaires de France, Paris, 1948, 763p.
5. "Lessons of the South Atlantic War", Proceedings of the Conference on the Anglo-Argentine War of 1982, Sponsored by Defence & Foreign Affairs, Washington, 1982, 158p.
6. SPEER, Albert. *Por Dentro do Terceiro Reich*, Ed. Artenova S.A., RJ, 1971, 1ª vol., 236p, 2 vol., 244p.
7. VILLAR Roger (Capitain). *Merchant Ships at War*, Conway Maritime Press/Lloyd's of London Press, London, 1984, 192p.
8. "The Falklands Campaign: The Lessons", presented to Parliament by the Secretary of Defence, Her Majesty's Stationary Office, December 1982, London, 46p.
9. Verbetes "Mobilização Econômica, Mobilização Industrial e Mobilização Militar", da *Encyclopaedia Britannica*, ed. 1968, William Benton Publisher, Chicago, vol. 15.

Conheça o Serviço de Documentação da Marinha

Arquivos da Marinha

Realizam pesquisas, arquivamento, exibição e divulgação dos documentos históricos e administrativos da Marinha do Brasil. Arquivam também filmes, gravações em som e vídeo, e fotografias de

interesse para a memória naval. Possuem ainda coleções completas das Leis do Brasil, Diário Oficial da União, Boletim do Ministério da Marinha, almanaques e muitos outros documentos

necessários ao mais exigentes pesquisador. Destacam-se em seu acervo as obras raras da História da Náutica e da Navegação e os arquivos pessoais dos grandes vultos da Marinha do Brasil de todos os tempos



Biblioteca da Marinha

Seu acervo contém mais de 110 mil livros sobre assuntos navais, científicos, literários, tecnológicos, didáticos, filosóficos, geográficos, além de riquíssimas

coleções de antigas cartas náuticas, atlas geográficos e de obras raras. Oferece ainda o serviço de Biblioteca Volante, que realiza visitas periódicas às

organizações militares, emprestando livros ao pessoal civil e militar e a Biblioteca Rotativa, que empresta livros ao pessoal dos navios da Marinha do Brasil.

Localizados na Sede da Ilha das Cobras, o Arquivo e a Biblioteca estão abertos ao público, nos dias úteis, das 8:00 às 16:45 horas

O PODER DO JUIZ

Muito embora Isabel Cristina Leopoldina Augusta Micaela Gabriela Rafaela Gonzaga, historicamente conhecida por Princesa Isabel, tenha acreditado haver encerrado, de forma definitiva, o capítulo da escravidão em nosso País, com o advento da última lei da abolição, a denominada Lei Áurea, em 13 de maio de 1888, continuam, sem a menor sombra de dúvida, os magistrados, mais do que qualquer outro agente público, efetivamente, aprisionados à absoluta servidão da lei, em seu sentido mais amplo.

Não obstante o fato de possuir o juiz uma determinada condição, em princípio, acima da própria autoridade pública, de modo geral, por exercitar-se mais diretamente – agindo como Estado em nome do próprio Estado – o poder estatal,

através da jurisdição, em nenhuma hipótese tem o magistrado uma autoridade e um poder que não estejam nitidamente previstos e limitados pela Constituição Federal e pelas leis infraconstitucionais que com ela convergem.

Por esta razão não podem os juízes – como erroneamente supõem os menos avisados – realizar o que se convencionou atecnicamente denominar-se de *justiça*, de forma ampla, subjetiva e absoluta, considerando que o verdadeiro e único poder, outorgado legítima e tradicionalmente aos magistrados – desde o advento da tripartição funcional dos poderes –, é a prestação da tutela jurisdicional, com o conseqüente poder de interpretação e aplicação do ordenamento jurídico vigente, majoritariamente criado – em sua

R. REIS FRIEDE*

Juiz Federal

* Juiz Federal, Mestre e Doutor em Direito em Direito, Professor Titular e Coordenador-Geral dos Cursos de Pós-Graduação em Direito da UNESA

vertente fundamental – pelo Poder Legislativo rigorosamente limitado à observância de regras próprias e específicas que, forçosamente, restringem o resultado final a sua aceção básica, objetiva e concreta de Justiça, irremediavelmente dependente da efetiva preexistência de um denominado Direito Justo.

Esta é exatamente a *prisão* e a consequente *servidão* a que estão vinculados todos os membros do Poder Judiciário, sem qualquer exceção, em sua missão última e derradeira de – ao dizer o direito a ser aplicado – realizar, em última análise, o verdadeiro anseio do jurisdicionado, no sentido de alcançar o que ele mesmo ousou definir como *justo* ou, em termos mais amplos, como *justiça*.

Imperioso ressaltar que é, de fato, muito difícil para o magistrado compreender e, principalmente, manter-se nesta limitada condição de *humilde servo* da lei *lato sensu*, realizador, portanto, de uma *justiça* adstrita (e, por efeito, limitada) irremediavelmente dependente da criação de um *Direito justo* (material e processual) por um outro poder, absolutamente soberano e independente, mas, por vezes, distante e divorciado da realidade social e dos verdadeiros anseios dos integrantes do povo, na qualidade de permanentes potenciais jurisdicionados.

No entanto, a condição do magistrado é, em princípio, absolutamente imutável – por sua própria vontade em eventual comunhão com uma das partes do processo ou, até mesmo, com ambas as partes e com o próprio Ministério Público. Assim é que – não obstante a eventual insistência de um ou outro juiz em procurar realizar o denominado *justo* –, a grande totalidade dos magistrados se vêem conscientes na inafastável obrigação de ter que aplicar,

independente de sua livre vontade, a lei objetiva adequada ao caso concreto, ainda que esta possa produzir um resultado que aparentemente o julgador possa, em seu juízo particular de valorização, entender como objetivamente *injusto*.

Essa virtual limitação, é conveniente frisar, atinge todos os espectos de pronunciamentos judiciais positivos ou negativos, ou seja, por ação ou omissão, na efetiva aplicação de um dado dispositivo legal que, por qualquer motivo, deva ser observado em um caso concreto, levado ao conhecimento do Magistrado.

É por esta razão que, independente da simples vontade, derivada da valorização particular e subjetiva do juiz, não pode o mesmo conceder, por exemplo, qualquer tipo de medida liminar sem a comprovada presença de seus requisitos condicionadores (*periculum in mora*, *fumus boni iuris*, ausência de insuportável gravame, *periculum in mora inverso*, ou “grave lesão à ordem pública”) derivada do deferimento da medida e observância do disposto no art. 804 do Código do Processo Civil (no caso de antecipações liminares de medidas cautelares), como também não pode deixar, por outro lado, de conceder a mesma, quando efetivamente provados os seus pressupostos autorizadores.

Por todas essas razões e considerações, é forçoso concluir que a magistratura apresenta-se como uma carreira que, além de ser especialmente difícil (por exigir um vasto conhecimento legal, jurisprudencial e doutrinário), importando em grandes sacrifícios de ordem pessoal, exige uma perfeita consciência das limitações impostas ao julgador e, por consequência, uma postura compatível do mesmo com este espírito, fundado em

elevada maturidade e serenidade, não sendo, portanto, em nenhuma hipótese, lugar adequado para aqueles que almejam simplesmente *oprestígio fácil, a popula-*

ridade irresponsável, buscando afirmar, através de suas decisões o *justo agradável*, absolutamente divorciado do império da lei e da ordem jurídica vigente.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO

<POLÍTICA> / Poder Judiciário /; Justiça; Juiz

Recompensa os que revelarem mérito, distinguindo-os com oportunidade e desassombro

Almirante Frederico Villar

Do livro *Faze Assim...* (Breviário Moral e Cívico), 1952

Conheça o Serviço de Documentação da Marinha

Espaço Cultural da Marinha

Um inesquecível passeio pela história da Náutica e da Marinha



O Espaço Cultural da Marinha ocupa o antigo edifício das Docas da Alfândega, reunindo importantes segmentos do Museu Naval, notadamente a evolução da navegação e a vasta coleção de objetos recolhidos nos sítios de arqueologia subaquática.

Hoje, é composto de três módulos:

Galeota *Dom João VI*, Seção de Navegação, Seção de Arqueologia Subaquática.

Também está em exposição a Coleção Almirante Alves Câmara – modelos de embarcações regionais brasileiras, utilizadas na se-

gunda metade do século passado –, ambientada em painéis e miniaturas de bonecos em movimento, que demonstram as atividades marítimas de cada região do País, a sala de exposição temporária, sala de vídeo, cafeteria e sala vip. Todas com ar condicionado.

O Espaço Cultural da Marinha fica localizado na Av. Alfredo Agache, próximo a Igreja da Candelária, aos Centros Culturais do Banco do Brasil, dos Correios e da Estação das Barcas.

Aberto diariamente das 12 às 16:30 horas.

As visitas guiadas devem ser solicitadas pelo telefone (021) 533-7626

Amplio estacionamento.

ATUAÇÃO DA MARINHA NO COMBATE ÀS REVOLTAS OCORRIDAS EM SÃO PAULO, EM JULHO DE 1924*

LAURO NOGUEIRA FURTADO DE MENDONÇA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)

A 5 de julho de 1924, segundo aniversário do movimento eclodido em 1922, no Rio de Janeiro, que passou à História com o título de 18 do Forte, levantou-se na cidade de São Paulo o 4º Batalhão de Caçadores, sediado no bairro de Santana, o qual conseguiu a adesão de diversas corporações sediadas em São Paulo, entre elas a Cavalaria da Força Pública, aliciada pelo então Major Miguel Costa, e o 2º Grupo de Artilharia Pesada, com sede em Quitaúna, dotado com canhões de 150 milímetros de calibre.

Alertado, o General-de-Divisão Abílio de Noronha, comandante da 2ª Região Militar, bem como da 4ª Brigada de Infantaria, desde logo determinou que fosse avisado

o Presidente do Estado, Carlos de Campos, lançando-se logo às contramedidas necessárias, atividade esta que cessou, ao ser ele detido pelo Capitão Joaquim Távora, às ordens do General (R/1). Isidoro Dias Lopes, veterano da Revolução de 1893, comandante das forças revoltadas.

Ciente o governo do Estado, logo o foram as autoridades federais que, de imediato, ordenaram às autoridades navais que agissem para apoiar a manutenção da ordem.

De pronto, exemplarmente rápida foi a ação da Marinha, pois, já às 22 horas do dia 5, suspendeu da Guanabara, após abastecida de carvão, munição de artilharia e de boca, além de destacamentos do Batalhão

* N.R.: Aos interessados, ler também, entre outros: *O Contratorpedeiro baleado* (Livraria e Editora Mariza) e *A ação da Marinha na Revolução Paulista de 1924* (Editora Guanabara), ambos da autoria do Almirante Gerson de Macelo Soares.

Naval, a Esquadra de Exercícios, comandada pelo Contra-almirante José Maria Penido e composta pelo Encouraçado *Minas Gerais* e Contratorpedeiros irmãos *Amazonas* (nº 1), *Rio Grande do Norte* (nº 4), *Alagoas* (nº 6) e *Mato Grosso* (nº 10).

A 6 de julho, chegavam a Santos os três primeiros e desembarcavam do encouraçado 470 marinheiros, entre os quais englobavam-se os fuzileiros navais que guarneciam dois canhões de campanha Armstrong de 75 milímetros.

À tropa desembarcada pretendeu-se agregar o Tiro Naval de Santos, de cujo efetivo, que atingia meia centena, 300 reservistas atenderam à convocação e foram subordinados ao Capitão-Tenente Benjamin Sodré, famoso *foot-baller* conhecido pelo cognome de *Mimi*

Sodré, exemplo de cavalheirismo e dignidade, emérito formador da juventude como *leader* incontestado do escotismo brasileiro, que substituíra na função o Capitão-Tenente Octavio Figueiredo de Medeiros.

Fundado o *Minas Gerais* às 15 horas, no estuário de Santos, já às 18 horas embarcavam os expedicionários na composição estacionada no bairro do Valongo, onde terminavam os trilhos da São Paulo Railway, a bem afamada e melhor administrada "Paulista", prontos a seguir serra acima.

Comandava-os o imediato do Encouraçado, Capitão-de-Fragata Joaquim Anátocles da Silva Ferreira, e estavam organizados conforme as determinações da organi-

zação interna de bordo, em um batalhão de infantaria com três companhias, ao qual agregava-se o Tiro Naval de Santos e as duas peças de artilharia, estas sob o comando do Capitão-Tenente Nelson Noronha de Carvalho.

Reunidos para embarque, logo foi observado haver profundo desalento entre os reservistas do Tiro Naval, com lacrimosas manifestações de seus familiares e até mesmo sinais de deserções, com abandono de armas e equipamentos.

Tal circunstância fez com que o Tenente

Sodré, devidamente autorizado pelo Comandante Anátocles, reunisse seus reservistas subordinados e declarasse que só deveriam permanecer aqueles que fossem voluntários, restando em sua companhia apenas 28.

Exemplarmente rápida foi a ação da Marinha, pois, já às 22 horas do dia 5, suspendeu da Guanabara, após abastecida de carvão, munição de artilharia e de boca, além de destacamentos do Batalhão Naval, a Esquadra de Exercícios, comandada pelo Contra-Almirante José Maria Penido

Deslocaram-se então as tropas para São Paulo, pontas-de-lança de sucessivas remessas de homens e de materiais, que haveriam de mover-se serra acima e de que nos legou uma lembrança visual o pintor Pancetti, então marinheiro e um dos expedicionários.

Seguiam as forças navais com ordens para prestar auxílio ao Dr. Carlos de Campos, que se defendia nos Campos Elíseos, corajosamente apoiado por um pugilo de oficiais e guardas fiéis ao governo legal.

Ao chegarem ao alto da serra, encontraram dois pelotões de infantaria, que acompanhavam duas peças Krupp de artilharia

de 75 milímetros, tiro lento, pertencentes ao 3º Grupo de Artilharia da Costa, sediado no Forte de Itaipu, comandados pelo Major Alberto Eduardo Backer.

Contrariando a opinião do Major Backer, o Comandante Anátocles decidiu seguir adiante, sem esperar o clarear do dia. Ao aproximar-se da estação do Ipiranga, encontrou a via férrea obstruída por uma locomotiva tombada.

Paralisado o comboio, seguiu para diante uma patrulha de Fuzileiros Navais que, atacada, recuou, por ordem de seu comandante.

O restante da tropa, liderada pela 1ª Companhia e formada em três colunas, sendo uma sobre a via férrea e as outras a cada lado, logo

encontrou-se sob fogo. Não estando afeitos aos combates em terra, os marinheiros recuaram, atirando como podiam, até que o Capitão-Tenente Helvécio Coelho Rodrigues, comandante da 3ª Companhia, ordenou-lhes que cessassem o fogo, pois sua munição restringia-se a 60 tiros por fuzil, ficando eles abrigados pelo talude da estrada de ferro e imobilizados pelo fogo adversário, até que o Tenente Sodré mandou que atirassem sobre os globos de luz, os quais se mantinham iluminados. Cessou, assim, o Combate do Ipiranga.

Elevaram-se a 30 as baixas, dentre elas quatro mortos, dos quais o santista Alceu Martins Parreira, um dos companheiros do Tenente Sodré. Este guardou piedosamente

te os seus nomes que se encontram hoje inumados em Santos: Cabo Enoch Terto Ferreira, Marinheiros Aparício Marques Portella, Manoel Theophilo e Antônio Simplício dos Santos.

Para Santos, sob intenso frio, retornaram os feridos e os reservistas do Tiro Naval, depois de seu inusitado batismo de fogo.

Após cessado o entrevero, o grosso da tropa de Marinha recuou para São Caetano, enquanto a 3ª Companhia e a bateria do Batalhão Naval, ao amanhecer, marchavam para

São Paulo, chegando à altura do Pátio do Colégio, quatro horas após. Seguiram-nos as companhias que constituíam o grosso da tropa, após almoçadas, em caminhões requisitados, indo

Foto SDM



Aerobote Curtiss F

alojar-se no Palácio da Justiça.

Enquanto prossegue o dia **7 de julho** e organiza-se a investida ao Palácio dos Campos Elíseos, voltemos a Santos.

Nesse dia, chegava o *Mato Grosso*, que fora retido algumas horas em São Sebastião por ter queimado um mancal, e fora sobrevoado por um hidroavião Curtiss da Marinha, que seguia do Rio de Janeiro para Santos. Mais tarde amerissavam os dois hidroaviões Curtiss-MF, números 2 e 4, sob o comando do Capitão-Tenente Deodoro Neiva de Figueiredo, que constituíam a vanguarda, a ser seguida por seis hidroaviões Curtiss F-5L, organizados em duas esquadrilhas e mais os Curtiss HS-2L disponíveis, do total de cinco existentes.

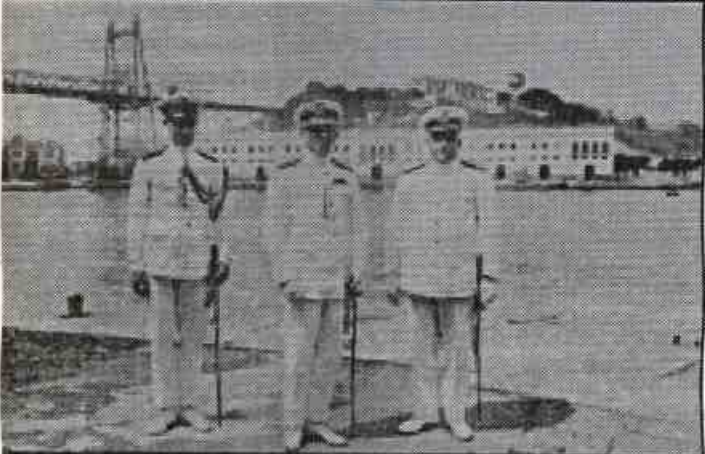


← Almirante Nelson Noronha de Carvalho



Almirante Benjamin Sodré →

Almirante José Maria Penido, em 1925. Acompanham-no o Capitão-Tenente Celso Guimarães e o Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos Noronha



CHEFES NAVAIS, TENENTES DE ENTÃO



Almirante Pedro Paulo de Araújo Suzano, como capitão-de-corveta (à esq.) e na sua posse como Ministro da Marinha



Simultaneamente, eram substituídos em suas funções os oficiais que não mereciam a confiança das autoridades navais e muitos deles enviados para a capital, na qualidade de presos. Entre os substituídos estava o Capitão-Tenente João Soares de Penna, comandante da Escola de Aprendizes-Marinheiros, situada no local onde existira o Forte Augusto, na Ponta da Praia, em prédio que hoje abriga o Museu de Pesca. Assumiu-lhe o comando o Capitão-Tenente Mário Lopes Ypiranga dos Guarany's, imediato do Amazonas.

No dia 8 de julho, os contingentes da Marinha reiniciavam suas operações, indo reforçar o da Força Pública que retomara o edifício do Telégrafo Nacional, à rua José Bonifácio. Comandava o pelotão de reforço, composto de 31 marinheiros, o Segundo-Tenente

Pedro Paulo de Araújo Suzano, que já vira cair mortalmente ferido a seu lado o Marinheiro Manoel Theophilo, no Ipiranga.

À tarde, a artilharia revoltosa iniciou – distribuídas suas peças no Morro dos Ingleses, segundo fontes navais, ou por detrás do cemitério do Araçá, segundo outras e, conforme terceiros, do próprio Campo de Marte – violento bombardeio com seus obuseiros de 150 milímetros contra o palácio do governo, obrigando o Dr. Carlos de Campos a transferir-se para a Secretaria de Justiça, junto ao Pátio do Colégio.

Suzano, que havia sido substituído pelo Segundo-Tenente Jatyr de Carvalho Serejo, recebeu ordens do Capitão-Tenente

Demétrio Bogado de Oliveira para assumir o comando da 1ª Companhia. E, neste momento, substituiu o ajudante da força de desembarque, para reocupar a posição abandonada, com um magote de marinheiros.

Ao avançar, encontrou a tropa que recuava. Entretanto, o adversário deixara de aproveitar o momento favorável que lhes proporcionara o fogo de sua artilharia, para ocupar os Campos Elíseos e arredores. Sua artilharia, no ínterim, voltara-se contra a Secretaria de Justiça, ameaçando seriamente a nova posição ocupada pelo Dr. Carlos de Campos.

A artilharia de Marinha, instalada na Travessa do Mercado, e a do Forte de Itaipu, na Esplanada do Carmo, repostavam ao fogo, atirando com eficiência contra os quartéis da Força Pública, no bairro da Luz, onde se estabelecera o quartel-general rebelde

Enquanto tais fatos ocorriam, a artilharia de Marinha, instalada na Travessa do Mercado e a do Forte de Itaipu, na Esplanada do Carmo, repostavam ao fogo, atirando com eficiência contra os

quartéis da Força Pública, no bairro da Luz, onde se estabelecera o quartel-general rebelde, nas instalações do 1º Batalhão, havendo assumido o fogo das peças de 75 milímetros do Batalhão Naval o Capitão-Tenente Helvécio Coelho Rodrigues.

Retirado o presidente do Estado de São Paulo e demais autoridades dos Campos Elíseos, tornara-se ocioso manter-se nessa posição, arriscando o pessoal a perdas inúteis, logo redobradas ao ser duramente atingida a Secretaria de Justiça, onde uma só granada teria ceifado a vida de seis marinheiros.

O duro duelo de artilharia havia avariado os obturadores dos canhões Krupp de Itaipu

e o eixo de uma das peças Armstrong da Marinha.

Acoçados pelo fogo adverso, o Dr. Carlos de Campos e demais servidores embarcaram em dois automóveis, deslocando-se pela Rua 25 de Março para Guaianazes – Vila Matilde – e, finalmente, de trem, foram encontrar-se, em Mogi das Cruzes, com o General Eduardo Sócrates, comandante-em-chefe das forças legalistas.

Abandonados à sua sorte, os sobreviventes – marinheiros e soldados – passaram às ordens do Coronel da Força Pública Christiano Klingelhofer, distinto oficial, veterano da campanha da França, onde combatera, incorporado ao Exército francês. Esse oficial organizou a retirada, mantendo as forças de Marinha, a escolta dos prisioneiros, e seguindo pela Rua da Glória, em direção ao Cambuci e Ipiranga, mas deixando abandonados mortos e feridos, anônimos mártires da legalidade.

Tendo o Comandante Anatócles, à vista da retirada do Dr. Carlos de Campos, decidido retirar as forças de Marinha, assim o comunicou ao Coronel Klingelhofer, deixando-lhe entretanto o canhão de 75 milímetros, com a dotação reduzida a 40 granadas, à vista do grande dispêndio ocorrido, enquanto o restante seguia para Santos, a recolher-se a seus navios, reduzidos seus efetivos, no total de 83 homens, entre mortos, feridos e extraviados.

Klingelhofer passou, no dia 10 de julho, o comando do destacamento ao Coronel do Exército João Baptista Pires de Almada, comandante do 4º Regimento de Cavalaria Divisionária, de Três Corações.

Helvécio assumiu o comando da artilharia de Marinha, que aguardava o reforço de novos canhões e de munição e convidou para auxiliá-lo o Tenente Suzano, instalando-se a bateria na Vila Seckier, próximo a Sacomã. Estabilizava-se a frente após cinco dias de árduos, porém desconexos, combates, cujo resultado se afigurava favorável aos revoltosos, pois as tropas do Exército que os deviam combater ou aderiam – como o 6º Regimento de Infantaria, de Caçapava, o 4º Regimento de Infantaria, de Quitaúna, o 2º Grupo de Artilharia de Montanha, de Jundiá, o 5º Batalhão de Caçadores, de Rio

Claro, o 6º Batalhão de Caçadores, de Ipameri (Goiás) e o 2º Regimento de Cavalaria Divisionária, de Pirassununga – ou limitavam-se a estereis e perniciosos bombardeios de alvos civis, com grave prejuízo para a indústria e o comércio locais.

O governo optara, obviamente, por uma estratégia de progressivo desgaste do adversário, talvez mesmo

por não confiar nos elementos que tinha à mão, cerceando aos oponentes os recursos para prosseguir a luta, não obstante os sacrifícios impostos à população civil que, tomada de pânico, às centenas de milhar, abandonara a cidade.

Em Santos, porém, a situação do governo era firme. O Almirante Penido fora nomeado governador civil e militar da cidade e nela concentravam-se recursos vindos de todo o País, o prêmio cobiçado para quem domina os mares e, portanto, suas vias de comunicação.

Sucessivamente, chegavam ao porto o Contratorpedeiro *Sergipe* (nº 7) e o Cruza-

À vista da retirada do Dr. Carlos de Campos, o Comandante Anatócles decidiu retirar as forças de Marinha, e seguir para Santos, e recolher-se a seus navios que estavam com seus efetivos reduzidos de 83 homens, entre mortos, feridos e extraviados

dor-Escola *Benjamin Constant*; a **10 de julho**, o Contratorpedeiro *Maranhão* (nº 12); no **dia 12**, o Cruzador *Barroso*; e ainda, a **14 de julho**, os Rebocadores *Heitor Perdigão*, *Muniz Freire* e *Lahmeyer* e Navio-Mineiro *Maria do Couto*.

A organização dos diversos serviços prosseguia, acelerada e eficientemente, com as medidas a seguir enumeradas.

1 – Organização de um Serviço Logístico Naval, a cargo do Capitão-de-Fragata (Comissário) Pedro Duarte Nunes, que cuidou eficientemente do abastecimento, não só de munição de boca, como de agasalhos – chegou a adquirir 800 cobertores, imprescindíveis às condições climáticas da época –, atingindo a perfeição de organizar uma composição ferroviária como cozinha de campanha.

2 – Organização de nova força de marinheiros, a qual foi enviada para São Paulo no **dia 13 de julho**, composta por 833 oficiais e soldados, comandada pelo Capitão-de-Corveta Clodoveu Celestino Gomes, comandante do Contratorpedeiro *Amazonas*, para cuja composição concorreram todas as unidades navais supracitadas e mais um contingente do Encouraçado *São Paulo*, navio este que permanecera na Guanabara.

3 – Superintendência das ligações ferroviárias, para a qual foi nomeado o Capitão-Tenente Annibal de Mattos, o qual encarregou de cada estação um oficial e foi mais tarde substituído pelo Capitão-de-Fragata Mário de Paula Guimarães.

4 – Preparo, nas oficinas da Companhia Docas de Santos, de galeras da estrada de ferro (gôndolas), em cada uma das quais foram fixados dois canhões de pequeno calibre e tiro rápido, totalizando 16 peças, serviço a cargo do Capitão-de-Corveta Ro-

berto Rudes de Carvalho, conforme relação a seguir:

– dois canhões de 38 mm de calibre, do *Benjamin Constant*;

– dois canhões Nordenfelt de 38 mm, da Escola Naval, vindos pelo *Heitor Perdigão*;

– dois canhões Armstrong de 47 mm do Contratorpedeiro *Mato Grosso*;

– quatro canhões Armstrong de 47 mm do Contratorpedeiro *Sergipe*;

– dois canhões Armstrong de 47 mm do *Minas Gerais*; e

– dois canhões Nordenfelt de 57 mm do *Barroso*.

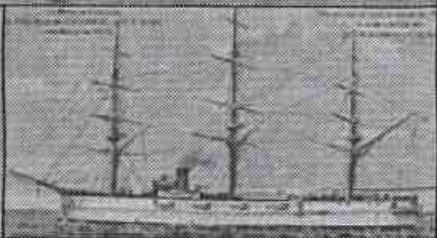
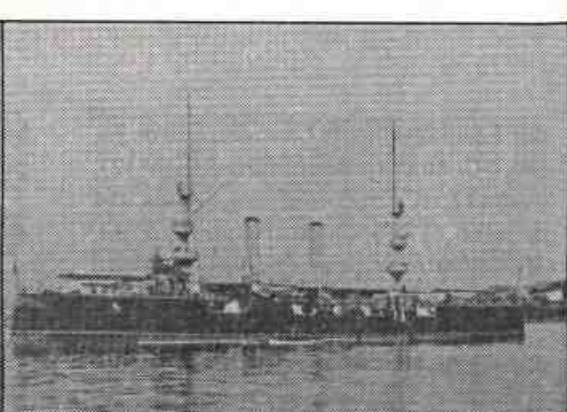
Em Santos concentravam-se recursos vindos de todo o País, o prêmio cobiçado para quem domina os mares e, portanto, suas vias de comunicação

Coube ao Tenente Sylvio de Camargo reabastecer com cunhetes de 75 mm, totalizando 200 projetis, a bateria do Tenente Helvécio que, no dia 10 de julho, não dispunha senão de 40. Quanto ao outro canhão de 75 mm, substituído

seu eixo, retornou à frente de combate, no dia 11, imediato à chegada à Vila Seckler, do contingente de Marinha.

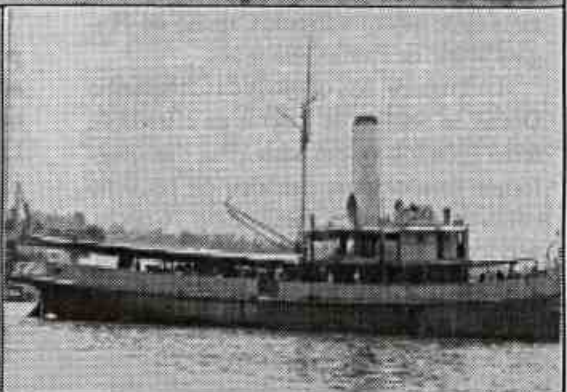
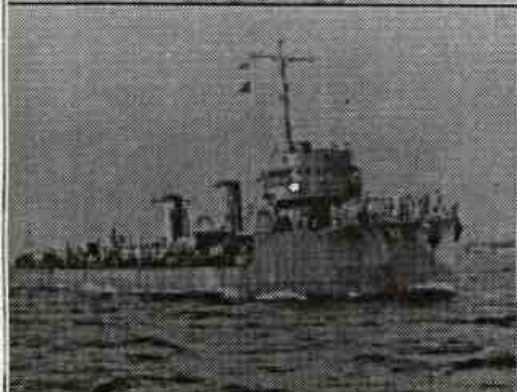
5 – Estabelecimento de uma observação aeronaval a estender-se de Itanhaém para o Norte, realizada pelos hidroaviões *Curtiss*, que chegaram a sobrevoar São Paulo, e por dois contratorpedeiros, em cruzeiros ao longo da costa. Em uma dessas missões perdeu-se o hidroavião do Tenente Fernando Savaget, o qual, porém, escapou ileso do acidente.

6 – Controle da navegação e operações portuárias, intensamente voltadas para as necessidades bélicas, registrando-se entre outras a chegada do *Manoel Lourenço*, do Lloyd, com carregamento de uma companhia de metralhadoras pesadas; do *Ruy Barbosa*, da mesma companhia, transportando tropas; do *Miranda*, também do Lloyd,



1 - Encouraçado *Minas Gerais*
2 - Cruzador *Barroso*
3 e 4 - Cruzador *Benjamin Constant*
5 - Torpedeira *Amazonas* (classe *Pará*)
6 - Contratorpedeiro *Maranhão*
7 - Rebocador *Heitor Perdigão*

UNIDADES ATUANTES NAS REVOLTAS



com munição de guerra, e do *Afonso Penna*, todos da mesma companhia; do *Itaguassu* e mais três *Itas* da Companhia de Navegação Costeira e até do *Poconé*, do Lloyd, com um destacamento da Brigada Militar do Rio Grande do Sul, a caminho do Rio de Janeiro — o governo concentrava seus recursos.

7 — Outrossim, garantia-se a retaguarda, sendo presos e remetidos para o Rio de Janeiro mais de sete dezenas de suspeitos, entre eles diversos oficiais da Armada.

Enquanto tais fatos se passavam, quebrados apenas pelo regresso do Contrator-

pedeiro *Alagoas*, no dia 10, à Guanabara e pelo sobrevôo da cidade de Santos e do *Minas Gerais* pelo avião *JN-4D Jenny*, de Anésia Pinheiro Machado, a 19 de julho, com o fim de lançar boletins pró-revolução, a frente de combate não sofrera alterações de vulto.

Deixáramos os Tenentes Helvécio e Suzano, no dia 10, com seu único canhão, estacionados próximo ao Sacomã e escassos em matéria de munição, à espera do reverso da maré.

Nesse mesmo dia, incorporava-se no Ipiranga o 4º Regimento de Cavalaria Divisionária, formando-se o Destacamento Almada, sobre o qual um contingente revoltoso, instalado no edifício do Museu do Ipiranga, abriu vivo fogo de metralhadora. O canhão de 75 mm do Tenente Helvécio revidou e, após dez tiros, cessou o fogo,

apesar de não se dispor, então, de telêmetro e muito menos de carta do local.

A 11, não só é recebido o outro canhão de 75 mm, devidamente reparado, como chega a primeira gôndola artilhada, sob a chefia do Capitão-Tenente Alberto de Andrade Portugal, estabelecendo-se a bateria de 75 mm, próximo a Vila Prudente, em cota denominada com o numeral 800.

A 12 e a 13 de julho, prosseguiram os duelos, com tiros de artilharia rebelde e de contrabateria da artilharia da Marinha. As tropas legalistas avançaram e ocuparam o

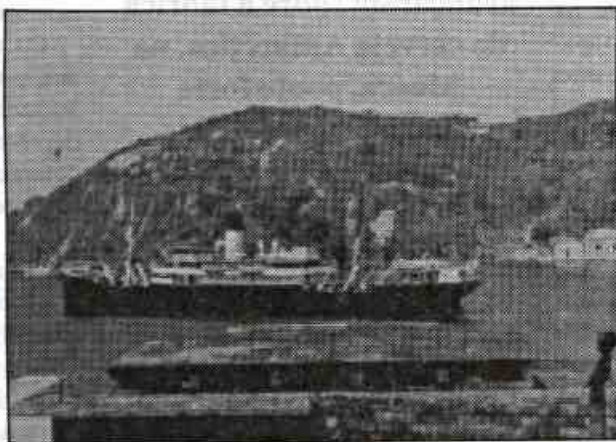
Largo do Cambuci, aproveitando-se da ofensiva do destacamento do General Tertuliano de Albuquerque Potyguara, à direita, em direção à Moóca.

A 14, porém, o destacamento Potyguara sofria grave revés pela ação do

Capitão Newton Estillac Leal que, ameaçando envolvê-lo, pôs seus soldados em debandada, deixando no ar a direita do Destacamento Almada, já agora elevado a brigada, sob o comando do General Carlos Arlindo, que o assumira, perdendo-se, em consequência, o terreno recém-conquistado.

À noite, entretantes, chegava o novo destacamento da Marinha e incorporava-se às forças do General Carlos Arlindo, caindo gravemente ferido o Capitão-Tenente Paulo Leclerc, aos primeiros entrechoques.

A 15, lançava-se novamente a brigada Carlos Arlindo à ofensiva, com bombar-



O Transporte *Afonso Penna*

deio prévio seguido de avanços, nas proximidades da Igreja da Glória, mas eram recebidos, no Largo do Cambuci, pelo pelotão do Tenente Ary Fonseca Cruz, que, entrincheirado em bueiros e obstáculos, resistiu firmemente até o dia 23, quando, com toda sua tropa fora de ação e ele mesmo ferido, o Largo do Cambuci, finalmente, caiu em poder dos assaltantes.

A artilharia da Marinha, postada junto ao Cemitério de Vila Mariana, prestou, nessa

ocasião, valoroso auxílio ao 8º Batalhão de Caçadores, de Pelotas, que tomava parte na investida. Tendo o aparelho de recuo de uma das peças de 75 mm sofrido avarias, foi ela substituída pela de 38 mm do Tenente Portugal, sendo o Tiro Naval transferido, sob camuflagem, para uma trincheira, em posição inviezada, mas que se mostrou bem-sucedida, quanto à eficiência.

A 23, intentando, porém, o 19º Batalhão de Caçadores avançar sobre a Vila Mariana, viu-se na iminência de ser envolvido, o que desestimulou novas investidas da brigada Carlos Arlindo.

Nessa data, forças de Marinha, colocadas sob o comando do Primeiro-Tenente Jayme Guilherme Dutra da Fonseca, apoiadas pela artilharia de tiro rápido da Marinha, manobrada esta pelo Capitão-Tenente Ayres da Fonseca Costa, a quem auxiliava o Guarda-Marinha Mário Pinto de Oliveira, avançaram sobre a fábrica de cerveja Antártica, na Moóca, ponto forte tenazmente defendido pelas forças rebeldes, e capturaram-na, após três dias de duros tiroteios. No dia 24, foram elas visitadas pelo Almirante Penido, que fora a São Paulo com

a finalidade de constatar, *de vesu*, a atuação das forças sob seu comando.

Releva notar que a artilharia achava-se desfalcada de dois oficiais, os Primeiros-Tenentes Roberto Henrique Faller Sisson e Caio Gaspar Martins Leão, aprisionados ao excursionarem pelas ruas da cidade.

Em Santos, chegavam duas composições ferroviárias, a 25 e a 26 de julho, respectivamente com 60 e 55 feridos, dos quais

apenas um da Marinha, bem como outro comboio conduzindo 68 prisioneiros.

O Comandante Guedes, por sua vez, dava início à colocação de blindagens em viaturas, dando largas à fértil imaginação que já brindara as forças navais com as gôndolas artilhadas.

O abandono da cidade por Isidoro frustrou a

entrada em serviço dessas novas viaturas blindadas, as quais não tiveram o tempo necessário para unir-se aos 11 blindados do Exército que investiam sobre São Paulo.

Não deve ser esquecido, além disto, que as bombas lançadas pela aviação do Exército sobre os quartéis da Luz estavam carregadas, segundo o Tenente Gerson de Macedo Soares, com o explosivo Super-Rupturita, criação de Álvaro Alberto da Motta e Silva, o futuro almirante pioneiro da energia nuclear no Brasil.

Findavam as tribulações paulistanas, mas à Marinha caberia papel primacial para debelar a Revolta em Aracaju, eclodida a 13 de julho, para onde, no dia 14, suspendia o Contratorpedeiro *Alagoas*, saído de Santos a 10; seguindo-se-lhe a de Manaus, a 23 de julho, para onde foram enviados o *Barroso*, o *Sergipe*, o *Mato Grosso* e dois

**Forças de Marinha
avançaram sobre a fábrica
de cerveja Antártica, na
Moóca, ponto forte
tenazmente defendido
pelas forças rebeldes, e
capturaram-na, após três
dias de duros tiroteios**

hidroaviões *Curtiss MF*, deslocados para o Nordeste a partir de 1º de agosto, já que liberados após a reocupação da metrópole paulistana.

Estas campanhas, porém, na segunda

das quais tomaram parte elementos navais, de ambos os lados, fogem, se não a nosso escopo no momento, ao espaço de que dispomos para comentá-las, o que fica para outra oportunidade.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / Revolução Paulista /; Revoltas de 1924; História do Brasil;

**A principal função do oficial é educar, instruir
e comandar homens**

Almirante Frederico Villar

Do livro *Faze Assim...* (Breviário Moral e Cívico), 1952

Conheça o Serviço de Documentação da Marinha

Espaço Cultural da Marinha

Galeota *D. João VI*

A galeota imperial – modelo sem similar em toda América – foi construída em 1808, em Salvador, quando da vinda da família real portuguesa para o Brasil. Trazida para o Rio de Janeiro em

1809, serviu à família real para passeios e deslocamentos na Baía da Guanabara. Foi mantida em uso até os primeiros anos republicanos. Há muito tempo

guardada no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, a galeota passou por delicada restauração, seguindo seu padrão original. De uma plataforma, avista-se seu interior, conforme foto abaixo.



Movida por até 60 remadores, a embarcação divide-se em duas áreas: uma aberta, onde ficavam os remadores, e uma cabine luxuosa onde iam os nobres passageiros



FRAGATAS CLASSE NITERÓI – 25 ANOS DEPOIS

FERNANDO MORAES BAPTISTA DA COSTA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)

Parte I

O RECEBIMENTO

Em setembro de 1970, o governo brasileiro, representado pelos Ministérios da Marinha e da Fazenda, assinou com a empresa inglesa Vosper Thornicroft Limited um contrato abrangendo a construção de seis fragatas MK-10, classe *Niterói*.

Em paralelo, foi assinado, pouco depois, um outro contrato com um grupo de bancos liderados pelo S.G. Warburg & Co. Limited, destinado a prover financiamento para a execução do primeiro contrato.

Cumpridas as primeiras exigências contratuais, o contrato com a Vosper Thornicroft entrou em vigor em 8 de janeiro de 1971.

Decorridos 25 anos de tal evento, encerrado com a entrada em serviço da Fragata *União*, última da série de seis, julgamos conveniente registrar, sob a forma de um artigo, sem a precisão ou o formalismo dos

documentos contratuais e oficiais, certamente arquivados nos diversos órgãos navais competentes, um pouco da história de como se desenvolveram as atividades da Marinha na Inglaterra para a execução dos referidos contratos, a fim de que:

a) os atuais operadores, mantenedores e planejadores das atividades das fragatas possam melhor avaliar o esforço despendido pela Marinha para a obtenção daqueles navios; e

b) a experiência vivida por uma geração que já começa a desaparecer dos quadros navais possa ser útil na realização de futuras atividades do mesmo tipo, no Brasil ou fora dele, de qualquer forma essenciais à contínua e imprescindível renovação dos meios flutuantes da Marinha brasileira.

O contrato com a Vosper Thornicroft, em moldes totalmente inusitados, no seu tempo, para os padrões da Marinha brasileira,

habituada desde a Segunda Guerra Mundial a "receber por cessão" navios usados, de procedência norte-americana ou a conduzir, sem compromissos contratuais rígidos, a construção de navios de guerra no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), levou a uma radical mudança em determinados procedimentos da Marinha.

Nas suas cláusulas básicas, o contrato previa:

I – o detalhamento do projeto, dos programas de construção e das especificações de fragatas anti-submarino, a serem construídas, duas nos estaleiros Vosper e duas no AMRJ, bem como do que dizia, similarmente, respeito a duas fragatas de emprego geral, a serem também construídas em estaleiro inglês;

II – a aquisição dos materiais necessários à construção, bem como dos equipamentos componentes do projeto, que não fossem fornecidos pela Marinha, para as seis fragatas;

III – a construção das quatro fragatas "inglesas" e a instalação de todo o seu equipamento;

IV – o fornecimento, ao AMRJ, dos itens necessários à construção das fragatas "brasileiras", adquiridos segundo indicação daquele arsenal;

V – o fornecimento, ao AMRJ, do apoio de arsenal necessário ao bom andamento da construção no Brasil (entre outras coisas: planos detalhados, rotas de passagem, máquinas e ferramentas especiais, treinamento de pessoal especializado e supervisão local, como requerido);

VI – a seleção, aquisição e fornecimento de sobressalentes de bordo e de base, para as seis fragatas, acompanhados de listas de identificação, organizadas segundo simbologia internacionalmente reconhecida (*NATO stock number*);

VII – o fornecimento de toda a documentação de construção dos navios, de opera-

ção e manutenção dos equipamentos instalados, bem como de todos os resultados dos testes porventura realizados em decorrência do contrato;

VIII – o fornecimento de rotinas de manutenção, englobadas em programa geral de manutenção, adequados para os dois diferentes tipos de navios;

IX – o fornecimento de recomendações sobre programas de treinamento adequados para utilizadores e mantenedores dos equipamentos instalados a bordo.

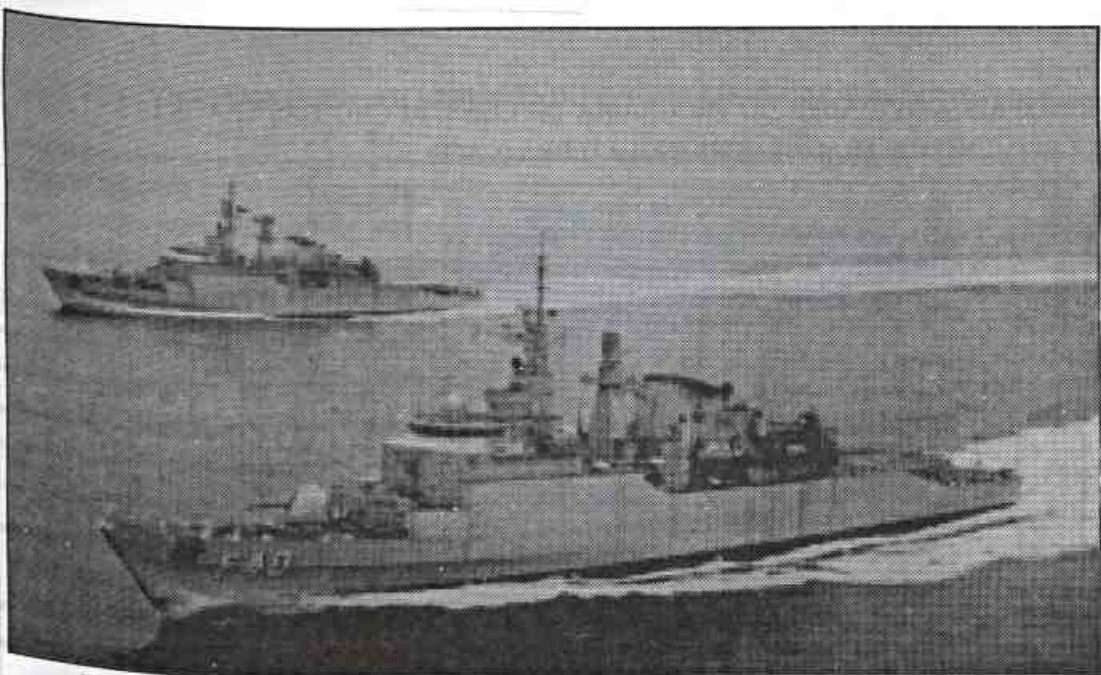
Muitas dessas atividades tinham que ser detalhadas em "aditamentos ao contrato", os quais, uma vez discutidos, concordados e assinados, passariam a fazer parte integrante do contrato, afetando-o técnica e comercialmente.

Em paralelo, o contrato de financiamento previa o correlacionamento da conclusão de eventos da construção ou do suprimento, devidamente comprovados pelo governo brasileiro, ao pagamento de parcelas ao estaleiro.

O custo global, inicialmente contratado, era de 98.650.000 libras esterlinas, a ser ajustado de acordo com possíveis variações decorrentes de: inflação, deflação, câmbio e acréscimo ou supressão de itens, de serviços contratados ou de períodos de trabalho, devidamente justificados e concordados entre as partes contratantes.

O prazo de entrega da quarta e última fragata "inglesa" era de 351 semanas (6,75 anos), após a data de aprovação (por meio de aditamento ao contrato) das especificações e desenhos de construção (o que deveria ocorrer cerca de um ano após a data de vigência, que já vimos ter sido 8 de janeiro de 1971).

Para a gestão dos dois contratos foi prevista a designação de um representante do governo brasileiro, contratualmente denominado como "delegado do governo brasileiro" e designado pela Marinha para o



Fragatas *Niterói* e *Defensora* encontram-se, pela primeira vez no mar, em águas inglesas, no dia 10 de dezembro de 1976 (Semana da Marinha/76). A *Niterói* já incorporada, regressava do seu *Safety Work-Up*, levando a bordo o Delegado do governo, enquanto que a *Defensora* realizava suas provas finais de máquinas. Na ocasião da foto, os dois navios desenvolviam velocidade superior à 30 nós

cargo de encarregado do Grupo de Recebimento de Fragatas na Inglaterra.

A função, atribuída a um capitão-de-mar-e-guerra, enquadrava-se na estrutura da Diretoria Geral do Material da Marinha e era subordinada ao presidente da Comissão Naval Brasileira na Europa (CNBE), estabelecida em Londres, à qual cabia, entre outras coisas, a coordenação das atividades das quatro Comissões de Recebimento, ora em atividade, situadas respectivamente em Southampton, Barrow-in-Furness e Yeovil, na Inglaterra, e Bremen, na Alemanha.

Em vista dos termos do contrato financeiro, estabelecia-se, também, uma linha de subordinação do "delegado do governo" ao ministro da Fazenda, via Procuradoria-Geral daquele ministério.

Após a incorporação da primeira fragata construída na Inglaterra, a *Niterói*, por ato do presidente da CNBE, os delegados passaram a exercer, também, o comando supe-

rior das fragatas em águas inglesas, até o início das viagens de regresso ao Brasil, quando os navios passavam à condição de "navios isolados", prevista nas normas da Marinha.

O Grupo de Recebimento das Fragatas na Inglaterra

O Grupo de Recebimento das Fragatas na Inglaterra (GRFI) instalou-se na cidade de Southampton, no bairro de Woolston, em prédio fornecido pela Vosper, próximo ao estaleiro, e durante o seu período de atividade teve quatro titulares, os capitães-de-mar-e-guerra José Maria do Amaral Oliveira, Alex Henning Bastos, Fernando Moraes Baptista da Costa e Sérgio Alves Lima, que, de acordo com conveniências administrativas da Marinha, exerceram suas funções por períodos que variaram de pouco mais de dois a três anos, perfazendo um total de funcionamento do grupo por cerca de dez anos.

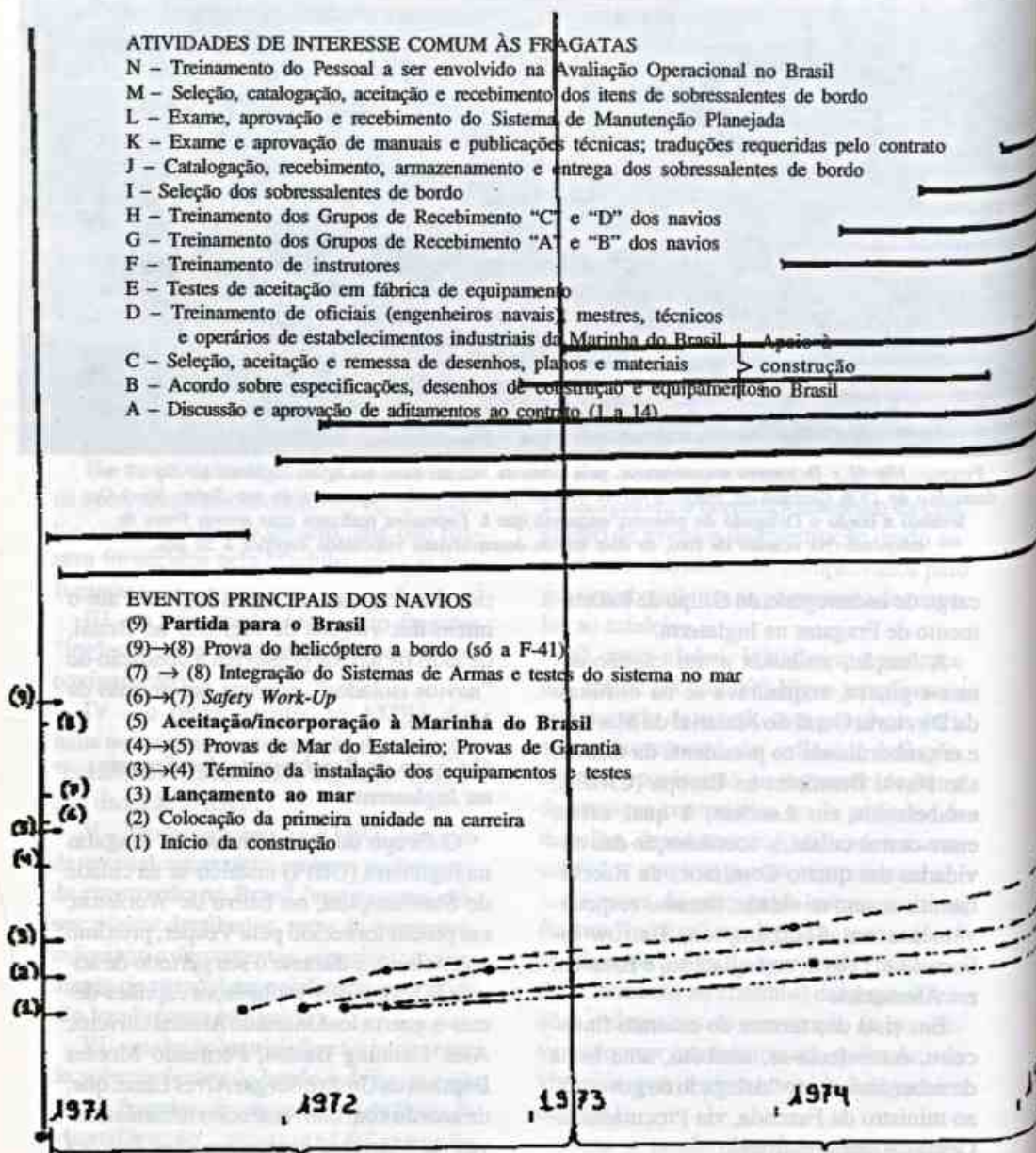
PRINCIPAIS ATIVIDADES DO PROGRAMA DE CONSTRUÇÃO DAS FRAGATAS CLASSE
RECEBIMENTO DE FRAGATAS NA INGLATERRA (GRFF)

ATIVIDADES DE INTERESSE COMUM ÀS FRAGATAS

- N - Treinamento do Pessoal a ser envolvido na Avaliação Operacional no Brasil
- M - Seleção, catalogação, aceitação e recebimento dos itens de sobressalentes de bordo
- L - Exame, aprovação e recebimento do Sistema de Manutenção Planejada
- K - Exame e aprovação de manuais e publicações técnicas; traduções requeridas pelo contrato
- J - Catalogação, recebimento, armazenamento e entrega dos sobressalentes de bordo
- I - Seleção dos sobressalentes de bordo
- H - Treinamento dos Grupos de Recebimento "C" e "D" dos navios
- G - Treinamento dos Grupos de Recebimento "A" e "B" dos navios
- F - Treinamento de instrutores
- E - Testes de aceitação em fábrica de equipamento
- D - Treinamento de oficiais (engenheiros navais), mestres, técnicos e operários de estabelecimentos industriais da Marinha do Brasil
- C - Seleção, aceitação e remessa de desenhos, planos e materiais
- B - Acordo sobre especificações, desenhos de construção e equipamentos no Brasil
- A - Discussão e aprovação de aditamentos ao contrato (1 a 14)

EVENTOS PRINCIPAIS DOS NAVIOS

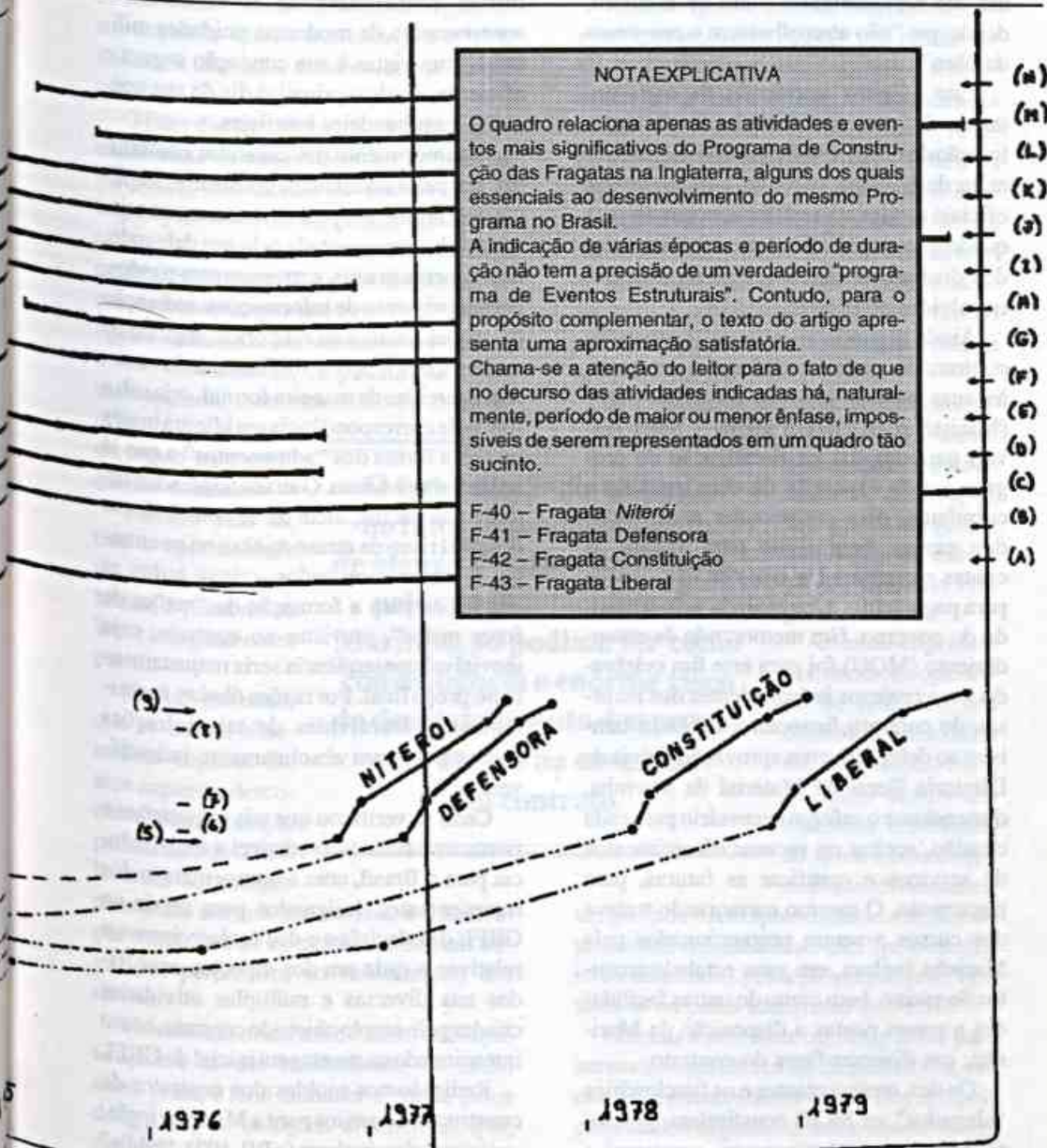
- (9) Partida para o Brasil
- (9)→(8) Prova do helicóptero a bordo (só a F-41)
- (7) → (8) Integração do Sistemas de Armas e testes do sistema no mar
- (6)→(7) Safety Work-Up
- (5) Aceitação/incorporação à Marinha do Brasil
- (4)→(5) Provas de Mar do Estaleiro; Provas de Garantia
- (3)→(4) Término da instalação dos equipamentos e testes
- (3) Lançamento ao mar
- (2) Colocação da primeira unidade na carreira
- (1) Início da construção



08/01/71
Início do funcionamento do GRFF
1º Delegado do Governo: Capitão-de-Mar-e-Guerra Amaral

2º Delegado do
Governo: Capitão-de-
Mar-e-Guerra Alex

NITERÓI E CONSEQUENTE ENVOLVIMENTO DO GRUPO DE FISCALIZAÇÃO E



3º Delegado do Governo:
 Capitão-de-Mar-e-Guerra Fernando
 1º Comandante Superior das Fragatas
Niterói e Defensora

4º Delegado do Governo:
 Capitão-de-Mar-e-Guerra Lima
 1º Comandante Superior das Fragatas
Constituição e Liberal

Término do
 funcionamento
 do GFRF

De acordo com disposições contratuais era, também, facultado à Marinha manter até dez representantes junto ao estaleiro, desde que “não atrapalhassem o progresso da obra”!

Este número autorizado de representantes definiu, em primeira instância, a lotação do GRFI, estabelecendo-se um conceito de trabalho segundo o qual aqueles oficiais seriam, na realidade, segundo seus quadros e especialidades, representantes dos diversos órgãos técnicos da Marinha envolvidos no projeto.

Ainda segundo as mesmas disposições contratuais, poderia a Marinha contratar, às suas custas, serviços do MOD-Navy (Ministério da Defesa inglês – Setor Naval) para auxiliar na fiscalização do progresso e da execução da obra e serviços correlatos, para recomendar a aceitação dos navios, bem como para auditar as contas e certificá-las antes da autorização para pagamento, a ser exarada pelo delegado do governo. Um memorando de entendimento (MOU) foi para este fim celebrado, com recursos independentes dos recursos do contrato financeiro, cabendo também ao delegado, com aprovação prévia da Diretoria Geral do Material da Marinha, dimensionar o esforço necessário para cada ocasião, aceitar ou recusar oferecimentos de serviços e certificar as faturas, para pagamento. O mesmo memorando tratava dos cursos a serem proporcionados pela Marinha inglesa, em seus estabelecimentos de ensino, bem como de outras facilidades a serem postas a disposição da Marinha, nas diversas fases do contrato.

Os dez representantes e os funcionários “alugados” ao MOD constituíam, portanto, toda a assistência posta, contratual e inicialmente, a disposição do encarregado do GRFI e delegado do governo, para levar a cabo todas as responsabilidades inerentes à fiscalização da obra e dos serviços,

previstos no contrato, às quais se viriam juntar, com o progresso da obra, todas as outras decorrentes do recebimento e aprestamento de modernas unidades militares, com vistas à sua condução segura e eficiente, desde o primeiro dia de sua operação com bandeira brasileira.

O cumprimento das cláusulas contratuais, por parte do estaleiro construtor, implicava atendimento, pela contratante, ou seja, a Marinha, representada pelo seu delegado, de inúmeros prazos, extremamente rígidos, para suprimento de informações, indicação de opções, análise de relatórios, registro de reclamações e ações similares, todas a serem exercidas de maneira formal, seja sob a forma de correspondência em idioma inglês ou sob a forma dos “aditamentos” a que já nos referimos acima. O atraso no atendimento de tais prazos, além de se constituir em possível risco de atraso na obra ou na entrega de itens contratados, criava todas as condições para a formação de “razões de força maior”, previstas no contrato, cuja inevitável consequência seria reajustamento no preço final. Por razões óbvias, reajustamentos decorrentes de tais infrações contratuais eram absolutamente indesejáveis.

Cedo se verificou que tais imposições e riscos tornavam impraticável a transferência para o Brasil, com a interveniência dos representantes designados para servir no GRFI, das decisões e dos esclarecimentos relativos a cada um dos aspectos envolvidos nas diversas e múltiplas atividades criadas pelo amplo objeto do contrato, como intencionado na montagem inicial do GRFI.

Redigido nos moldes dos contratos de construção de navios para a Marinha inglesa em estaleiros ingleses (o BR-1921, “bíblia” do MOD para construção naval, e especificamente citado em um dos primeiros aditamentos ao contrato), contratos nos quais a interação estaleiro-MOD Navy é fisicamen-

te integral, a aplicação de cláusulas concordadas pela Marinha com a Vosper, contando com a intervenção direta de órgãos de sua estrutura que se encontravam a 5.000 milhas de distância, era absolutamente impossível!

O fator distância somado ao fator desconhecimento de alguns detalhes do projeto, acrescido dos efeitos do fato de que as imposições contratuais, principalmente às relativas a prazos, multas e custos, eram praticamente ignorados pelos órgãos técnicos da Marinha que se esperava deveriam opinar sobre cada um dos aspectos da obra e suas decorrências, só podiam ter como consequência o enorme risco do desatendimento dos prazos e do atraso na execução do contrato.

Mesmo sem ter tido a oportunidade de vivenciar o problema, é possível ao leitor imaginar o seu porte!

Havia, portanto, que se buscar alternativas capazes de, sem expandir descomunalmente a lotação permanente do GRFI, levarem ao cumprimento das normas contratuais, à fiscalização desejada e ao exercício das demais atividades pertinentes ao recebimento dos navios.

Procurando evitar a todo custo a solução simplória de um recebimento no estilo caixa preta, é fácil entender a busca, pelos delegados, de soluções alternativas que, decididamente operadas pelos titulares da Diretoria-Geral do Material da Marinha e do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, levaram a um sistema de recebimento das fragatas, de mínimo custo possível e máxima

eficiência, que pode ser classificado como exemplar, em qualquer Marinha do mundo.

Assim é que, utilizando brechas do contrato e procurando manter um relacionamento profissionalmente correto e britanicamente cordial, a delegação brasileira foi sendo paulatinamente aumentada, à revelia das disposições contratuais e com uma certa conivência da Vosper (também interessada em um bom desempenho contratual), transformando-se cada novo militar ou civil recebido do Brasil, transitória ou permanentemente, e sob as mais diversas razões ou pretextos, em um novo fiscal ou aprendiz de assuntos da sua especialidade.

A trajetória de implementação desta solução, *pari passu* com a evolução das atividades da construção, são parte integrante da história da execução do Contrato Fragatas.

Oficiais-engenheiros, mestres e operários do AMRJ e dos centros de Eletrônica ou de Armamento, enviados dentro das cláusulas contratuais de apoio à construção no Brasil, dividiam seu

tempo entre o real aprendizado e a análise de problemas submetidos ao GRFI pelo estaleiro ou detectados pelos próprios fiscais brasileiros ou pelos assessores do MOD.

Oficiais e subalternos, designados para cursos de operadores ou de instrutores, em estabelecimentos de ensino da Royal Navy, contratados segundo o memorando de entendimento entre as Marinhas brasileira e inglesa, anteriormente citado, tinham pequenas extensões de suas permanências na Inglaterra ou períodos de espera entre cursos (sabiamente arranjados pela Divisão de

O fator distância somado ao fator desconhecimento de alguns detalhes do projeto, pelos órgãos técnicos da Marinha, só podiam ter como consequência o enorme risco do desatendimento dos prazos e do atraso na execução do contrato

Treinamento do Grupo), empregados, também, no auxílio às atividades técnicas do GRFI.

Finalmente, divididas as tripulações de cada uma das fragatas, para fins de designação, apresentação, treinamento e embarque, em seis grupos (A, B, C, D e F), logo se obteve a apresentação na Inglaterra de componentes dos grupos A e B das primeiras fragatas, seja para adestramento, seja para familiarização com o navio, atividades também permitidas pelo contrato. Estes elementos, na realidade, logo se constituíram em mais um excelente reforço às atividades de fiscalização.

Mercê de todos estes artifícios, um grupo de representantes, contratualmente limitado a dez elementos, foi transformado, na medida do necessário para cada fase de execução do contrato, em um poderoso conjunto técnico, capacitado a exigir da contratada, a Vosper Thornicroft, o efetivo cumprimento de cada um dos seus compromissos para com a Marinha do Brasil.

Aos delegados e ao núcleo permanente do GRFI couberam, durante todo o prazo de execução do contrato, além das obrigações e responsabilidades normais das respectivas funções, a tarefa de coordenar, com o máximo de eficiência, o aproveitamento da capacidade da considerável massa de recursos humanos colocada à sua disposição pela Marinha.

Para fazê-lo, com a melhor relação custo/benefício, é interessante e instrutivo observar como a organização administrativa (informal) e a demanda de pessoal para o GRFI evoluíram com o decurso da obra, *vis-à-vis* do progresso das diversas atividades contratadas.

A evolução da organização administrativa

No período inicial, as atividades se concentravam mais nos aspectos de definição

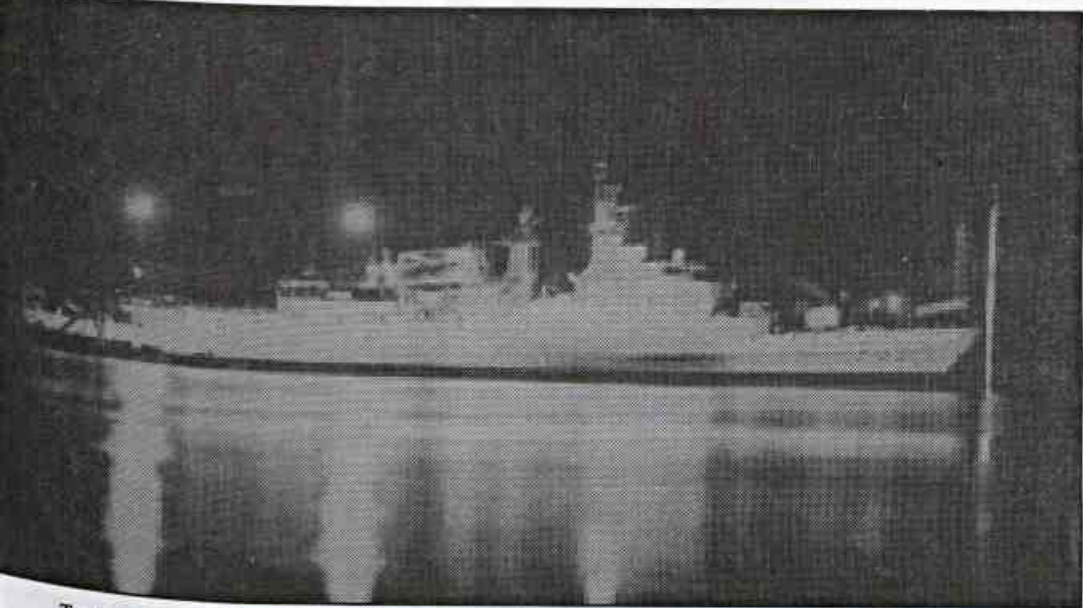
do projeto, do programa de construção e das especificações e na seleção dos itens destinados ao início da construção no AMRJ, otimisticamente prevista para se iniciar seis meses após o início da construção da primeira fragata "inglesa", bem como na discussão e assinatura de anexos ao contrato, previstos no seu bojo e destinados a regular atividades da maior importância para a definição do custo final do projeto.

Tais atividades demandavam um maior apoio dos setores de engenharia e administração financeira, setores que vimos, então, reforçados, na própria designação de pessoal permanente, nos primeiros tempos do GRFI.

O período subsequente se caracteriza pelo início efetivo da obra, com o batimento da quilha da Fragata *Niterói* (casco 4234) e, posteriormente, da Fragata *Defensora* (casco 4235), ambas no interior da mesma carreira coberta do estaleiro. Começam o acompanhamento da construção, as inspeções iniciais da plataforma, a constatação de erros em desenhos e planos, a edição de folhas de correção e a suplementação de materiais estimados, inicialmente, a menos que o necessário. Reorientam-se as necessidades de pessoal no GRFI, aumentando-se a demanda de técnicos e mestres de obras. O apoio ao AMRJ torna-se mais complexo e cotidiano. A estrutura do GRFI, as qualificações e a quantidade do pessoal ajustam-se para atender a esta nova demanda, com o recurso a estagiários das especialidades de engenharia e do setor genericamente definido como casco.

A identificação dos itens

Ao mesmo tempo inicia-se, no estaleiro, a aquisição de equipamentos previamente selecionados para a configuração dos navios, oriundos das mais diversas procedências (ao todo mais de 30 países forneceram



Teste de iluminação de festa da Fragata *Niterói* no cais da Vosper. Ao lado, a carreira coberta, vendo-se uma fragata de emprego geral em construção adiantada

equipamentos para os navios). Junto com os equipamentos vêm as recomendações de sobressalentes de bordo e de base. São montanhas de papel, como nomes de peças e partes identificadas por simbologia americana, inglesa, internacional (OTAN) ou pura e simplesmente pelo código do fabricante. Há que se escrutinar cada uma das recomendações, escoimando-as dos exauros comerciais, economizando cada centavo que não precisa ser gasto, sem, por outro lado, desprover os navios ou bases de apoio do sobressalente que será necessário no futuro. Feita esta primeira e tremenda tarefa, puramente técnica, bastante retardada no seu desenvolvimento pela indefinição da política de manutenção de base a ser adotada para as fragatas, havia que uniformizar a nomenclatura e a simbologia e integrar as listas de sobressalentes dos diversos equipamentos, para evitar que a mesma arruela, porca ou parafuso, por exemplo, fossem comprados, desnecessariamente, às centenas ou milhares, por serem componentes comuns a diversos equipamentos distintos. Entra aí o trabalho de intendentes e paio-

leiros; novo rearranjo e reforço de pessoal específico são necessários ao GRFL.

Não se esgota assim, ainda, esta atividade, tão complicada quanto essencial à manutenção dos navios. Faz-se necessário adequar as informações às normas do sistema de abastecimento em vigor na Marinha, atribuindo números de estoque brasileiros a todos os itens. Tarefa gigantesca, em face da quantidade de itens, na maioria apresentados pela primeira vez ao sistema brasileiro.

Tão complexa se torna a situação que o setor especializado da Vosper se declara incapaz de executar o serviço a contento, levando o GRFI a assumir a direção do mesmo e criar novos mecanismos de cadastramento e registro integrados, de tão boa qualidade que vieram a causar posteriores modificações de todo o sistema da Marinha.

Tão interessante a solução posta em prática que, do inicial descrédito quanto à sua exequibilidade por parte dos observadores do MOD, passou o sistema a ser objeto da curiosidade daquele Ministério,

que chegou ao ponto de pedir permissão ao GRFI para efetuar visitas técnicas ao setor e absorver algum conhecimento de utilidade para seu próprio uso.

Sem prejuízo de qualquer dessas atividades contratuais, engaja-se o GRFI na confecção da proposta de lotação para os navios anti-submarinos e de emprego geral, levando em consideração fatores diversos, tais como automação, complexidade, maximização do espaço para uso operativo, padrões ingleses de habitabilidade e práticas peculiares à Marinha brasileira.

Definida e aprovada a lotação, faz-se mister compatibilizar as recomendações de ensino e treinamento recebidas de diversas fontes envolvidas na obra com as necessidades reconhecidas de adestramento, a ser conduzido, ou na Inglaterra ou preliminarmente/totalmente no Brasil ou, ainda, em outras partes do mundo. Há ainda que formar instrutores capacitados a, paulatinamente, transferirem para o Brasil a capacidade de preparação de pessoal.

Disto decorre a preparação pelo GRFI de um formidável programa de preparo específico de oficiais e praças, envolvendo cursos no Brasil e no exterior, estes sempre sujeitos às disponibilidades dos estabelecimentos de ensino, treinamento e fábricas, em datas e vagas muitas vezes inadequadas à montagem mais econômica desejável.

Ainda em decorrência da fixação da lotação dos navios, cabe ao GRFI determinar, em antecipação à confecção da Organização Interna dos Navios (tarefa posterior-

mente executadas pelos grupos A e B das Fragatas *Niterói* e *Defensora*, ainda sob a responsabilidade do GRFI), os postos de combate e os de cruzeiro de guerra, a fim de permitir ao estaleiro prever em tempo e instalar os circuitos de comunicações interiores de forma adequada aos procedimentos da Marinha, diferentes dos padrões da Royal Navy.

*
* *

O GRFI chegou a criar novos mecanismos de cadastramento e registro integrados de sobressalentes de tão boa qualidade que vieram a causar posteriores modificações de todo o sistema da Marinha, chegando o MOD ao ponto de absorver algum conhecimento para seu próprio uso

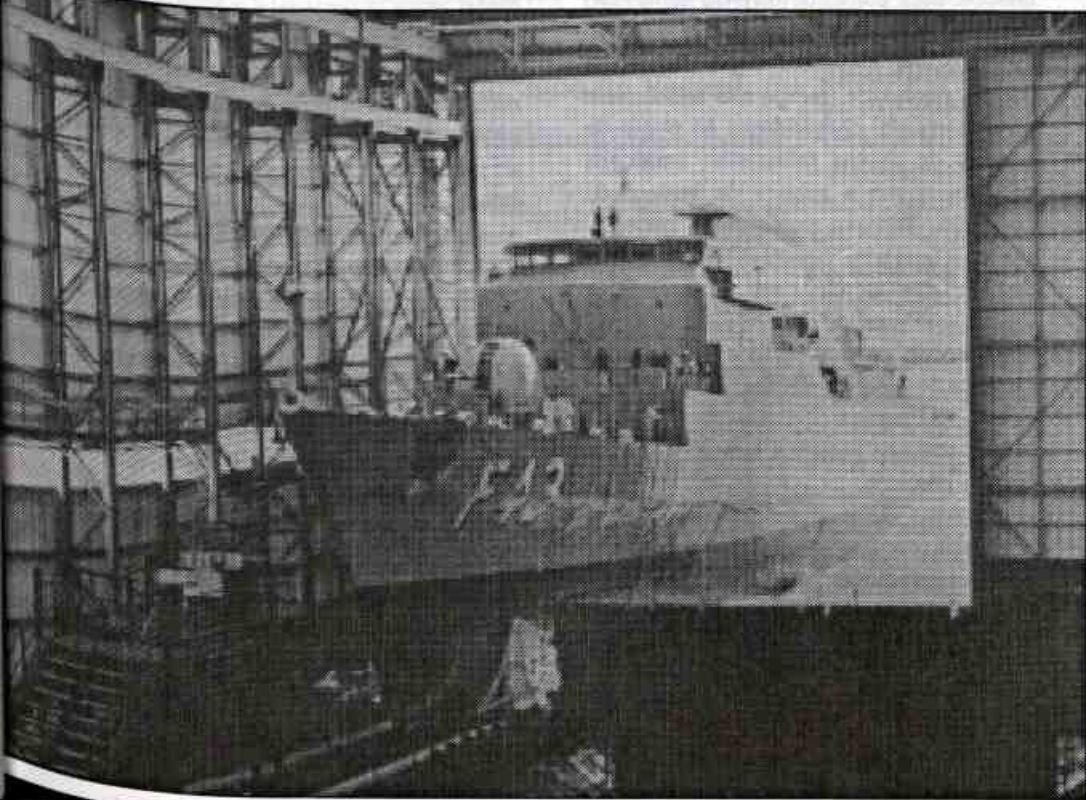
Os dois cascos iniciais continuam crescendo, ainda em seco, na carreira coberta, conforme prática usual no estaleiro da Vosper. Com isto, aumentam as inspeções iniciais e de instalação dos primeiros equipamentos já colocados no seu interior. São itens e listas de verificação às centenas por

semana, com dúvidas e questionamentos de parte a parte. Essencial, portanto, o recurso à mão-de-obra proporcionada pelos oficiais e subalternos dos grupos A e B das duas primeiras fragatas, já em fase de treinamento operativo na Inglaterra. Estes grupos, formados por pessoal das mais diferentes especialidades, ampliavam o leque da capacidade técnica do GRFI.

Os lançamentos ao mar das duas primeiras fragatas (*Niterói* e *Defensora*) abrem espaço na carreira coberta para o batimento da quilha e posterior lançamento das outras duas "inglesas" (*Constituição* e *Liberal*), estas de emprego geral, portanto não exatamente iguais em projeto e equipamento às duas primeiras.



Acima, batismo e lançamento da Fragata *Constituição*, pela Senhora Stella de Oliveira Campos, Embaixatriz brasileira no Reino Unido. Abaixo, batismo e lançamento da Fragata *Liberal*, pela Senhora Yedda Salgado Henning, esposa do Ministro da Marinha, representando a Senhora Lucy M. Geisel, esposa do Presidente da República



Passa, portanto, a fiscalização do GRFI a ser exercida, ao mesmo tempo, sobre quatro cascos, cada um numa diferente fase de construção e sob a responsabilidade de um time diferente para cada um deles no estaleiro, mas sob os olhos dos mesmos fiscais brasileiros e do MOD para todos.

Enquanto isto, ao trabalho técnico-burocrático relativo aos sobressalentes junta-se o trabalho físico do recebimento em área específica, providenciada pela Vosper em local distinto dos escritórios do GRFI, dos primeiros itens que começam a chegar e que, novamente, de maneira absolutamente inusitada para a Marinha, além de conferidos, passam a ser armazenados diretamente nas gavetas ou nos suportes dos paíóis dos navios, já fornecidos, com vistas a propiciar um embarque ordenado, às vésperas da incorporação, com condições de pronto uso de qualquer item do estoque.

Em paralelo começa o recebimento dos rascunhos dos manuais de operação e manutenção de todos os equipamentos instalados, para comentários e/ou aprovação pelo GRFI, conforme cláusula contratual. Obviamente, enquanto alguns eram da melhor qualidade, outros não satisfaziam absolutamente, chegando-se ao ponto de receber de alguns fabricantes catálogos comerciais sob a rubrica de manual de operação. Tornava-se, portanto, necessário, mais uma vez, alterar a estrutura interna do GRFI para atender a esta nova tarefa. A diminuição sensível das atividades de treinamento de pessoal, lado a lado com a chegada de pessoal selecionado nos grupos A e B das Fragatas *Constituição* e *Liberal*, propiciaram os recursos humanos que se faziam precisos.

Manuais de manutenção em fase de aprovação e sobressalentes de bordo e base também em adiantada fase de definição permitiram que se passasse a outra atividade tão complexa quanto interessante e inusita-

da para a Marinha: o estabelecimento do sistema de manutenção planejada, nos seus diversos escalões, acompanhado da confecção das rotinas e dos cartões de acompanhamento da execução, para cada equipamento.

Tarefa diretamente interligada às outras duas, manteve em permanente ocupação o pessoal que a elas se dedicara.

Todo esse esforço que levava ao bom atendimento de todas as obrigações contratuais da Marinha só foi possível com uma perfeita interação nas atividades da construção, entre contratante e contratada, que se completavam a cada instante, em evidente benefício para o projeto. O resultado refletiu-se na recuperação dos atrasos que lentamente se haviam acumulado no programa, a ponto de se vir a ter a última fragata "inglesa" entregue praticamente no prazo contratual.

A qualidade do pessoal

Já havendo me referido até aqui, por tantas vezes, ao pessoal das tripulações das fragatas e aos estagiários dos diversos estabelecimentos industriais da Marinha, parece ser esta a ocasião oportuna para mencionar alguns aspectos do setor do pessoal, de grande importância para o êxito do projeto.

O primeiro diz respeito à qualidade. Técnica, militar e profissionalmente, a Marinha conseguiu reunir nas tripulações dos seis navios, nos estagiários, instrutores e outros envolvidos no projeto, um grupo de elite que se destacou em todos os aspectos. Importa lembrar que estamos nos referindo a seis tripulações com cerca de 200 homens cada e a pessoal de apoio à construção e ao preparo dos operadores e mantenedores em número da casa das centenas.

Todo este pessoal, que se materializou na Inglaterra, principalmente em Southampton, durante os dez anos de existência do GRFI,

com prevalência para os anos entre 1974 e 1976, quando houve, ao mesmo tempo, fragatas incorporadas, em provas de mar e em final de construção, representando uma média de 400 a 500 homens da Marinha na área, deixou, no estaleiro, na Marinha inglesa e nas localidades onde viveu, a melhor das impressões, qualquer que seja o aspecto enfocado.

Isto recomenda, da melhor maneira, as normas de seleção estabelecidas para o projeto, a adesão das autoridades navais a elas, cabendo aqui uma referência especial à ênfase dada aos testes de proficiência do idioma inglês e ao sistema de treinamento intensivo, em emergência, montado pela Diretoria de Ensino da Marinha. Este sistema, progressivamente aprimorado e transferido, entre 1975 e 1978, para os currículos dos cursos de formação do pessoal da Marinha, em todos os seus níveis, permitiu que as substituições de oficiais e praças

nos navios, por imperativos de carreira, após o regresso ao Brasil, se fizessem sem prejuízo da eficiência das fragatas ou da manutenção do seu equipamento.

Alguns problemas

Não se pense, contudo, que tudo o que até agora descrevemos e que a obtenção dos sucessos até agora apontados se fez em um mar de rosas!

A par dos problemas naturais criados na Administração Naval por eventos tão estranhos à sua rotina habitual, a execução de cada uma das atividades contratuais carregou

em seu bojo muitos problemas técnicos e comerciais entre a Marinha e a Vosper, dos mais variados portes e gêneros, que não cabe aqui enumerar, não só devido à sua quantidade como também por fugirem ao escopo do artigo.

Atribuíveis às mais diversas razões, parece-me adequado mencionar os seguintes, que julgo mais importantes: mal-entendidos decorrentes de "desentendimento inglês-português", na interpretação de termos contratuais e técnicos; eventual despreparo de uma ou outra das muitas partes envolvidas, para a execução de algumas das tarefas

contratuais; disputas comerciais entre a Vosper e várias das suas subcontratadas; contenciosos sobre interpretações de dispositivos contratuais, sobre responsabilidades e sobre seguros e fretes e seus benefícios; e, até, por que não dizer, algumas situações em que se pode imaginar que a boa-fé, que deve estar presente em to-

das as relações comerciais, estava sendo "arranhada" por alguns dos funcionários da contratada ou subcontratadas, em benefício do lucro e com perspectivas de prejuízo para a Marinha. Cabe, contudo, dizer que a maior parte de tais problemas contratuais, seja com intervenções brandas ou às vezes mais enérgicas, dos delegados ou seus representantes, foi resolvida a contento, com a cooperação da alta direção da Vosper, reduzindo a um mínimo, perfeitamente aceitável, as dificuldades ou deficiências para os navios.

Afinal, era para isto que a Marinha brasileira estava empenhando parcela tão

Cabe, contudo, dizer que a maior parte de tais problemas contratuais, seja com intervenções brandas ou às vezes mais enérgicas, dos delegados ou seus representantes, foi resolvida a contento, com a cooperação da alta direção da Vosper

substancial de seus recursos materiais e humanos!

Superadas todas essas dificuldades, algumas não tão simples quanto se possa imaginar, a aproximação da prontificação da Fragata *Niterói*, a primeira da série, e o avanço das demais atividades contratuais trouxeram no seu bojo três problemas maiores que, pela sua importância com vistas ao futuro, vale a pena, especificamente, mencionar.

Em dois deles a solução não dependia da alocação de mais fiscais ou técnicos ao GRFI, vez que eram causados por interpretações do contrato de construção. A tarefa de obtenção e negociação foi atribuída à Comissão Brasileira na Europa, que a concluiu com sucesso. A gestão dos novos recursos obtidos permanecia com o GRFI.

Os dois primeiros problemas, contudo, eram de exclusiva responsabilidade do GRFI.

A integração do sistema de armas — Um deles dizia respeito à definição das atividades de integração do sistema de armas a serem atendidas pelo contrato e daquelas não abrangidas por ele.

Objeto de longas negociações, com envolvimento de assessoria dos mais altos escalões do MOD-Navy e de extensas pesquisas junto a subcontratantes e outras partes interessadas, a questão evidenciou a falta de experiência específica da Marinha brasileira na época das discussões preliminares do contrato. Aceitando os padrões contratuais, normalmente utilizados pelo MOD inglês ao contratar a construção de seus navios em estaleiros particulares, não se ateu a Marinha, com a inexperiência decorrente do longo período que passou a se reequipar com navios de segunda mão norte-americanos, ao fato de que a abertura da Royal Navy para a indústria civil de construção naval não ia ao ponto de entre-

gar a ela a integração dos sistemas de armas instalados, parte realmente sensível da eficiência do navio como engenho de guerra.

Mais ainda, incorporando a publicação inglesa BR-1921 como referência para definição de fases contratuais, não se deu conta a Marinha de que, naquele tempo, aquela publicação regia a construção de navios de guerra equipados com armamento convencional, não interligado ou dirigido por sistemas baseados em computadores digitais.

Sem questionar a hipótese de ter havido má fé ou dolo, por parte da contratada, na lavratura do contrato, uma vez que a Marinha inglesa continuava a encomendar os seus navios segundo as mesmas normas, recebendo-os após a instalação do armamento e sensores, para que a integração do sistema de armas fosse feita por organizações navais (contratando pessoal técnico dos fabricantes, se e quando necessário para auxiliar no serviço), foi a negociação com a Vosper, para solução do problema, conduzida segundo parâmetros e metas fixados pelo Ministério da Marinha, com vistas a obter o melhor resultado para o Brasil, sem prejuízo da excelência desejada para os navios.

A solução, finalmente acordada, atendeu aos interesses da Marinha e na sua relação custo-benefício não pode ser classificada como onerosa, além de ter trazido em seu contexto a definição relativa à realização da avaliação operacional em águas brasileiras e de definir os parâmetros iniciais para a possível cooperação da contratada e suas subcontratadas na realização daquela atividade.

Ainda no seu conteúdo, a solução apresentou a Marinha a uma nova realidade ligada à construção, segundo os padrões ingleses. O da realização, imediatamente após a transferência de responsabilidade da operação do navio do estaleiro para a tripu-

lação (representada pela incorporação do navio), de um período de treinamento de operação com segurança, para o navio e sua tripulação efetiva. Denominado *Safety Work-Up* e realizado sob a responsabilidade de um setor específico da Marinha inglesa, com a duração de uma semana ininterrupta de atividades nas 24 horas de cada dia, o período demonstrou ser da maior utilidade pelo que representa de familiarização, acelerada e em curto prazo, da tripulação com seu navio.

As razões de força maior — O outro problema era o da definição dos atrasos atribuíveis, cuja consequência era reajustamento do preço de cada um dos navios construídos na Inglaterra.

Problema de natureza absolutamente jurídica e subjetiva, colocava GRFI e Vosper em posições diametralmente opostas, uma vez que por política sabiamente estabelecida, desde a primeira reclamação de força maior recebida do estaleiro, o GRFI colocara-se na posição de não reconhecer os motivos alegados, recusando as reclamações.

Embora sentando-se à mesa de negociações totalmente desassistido no campo jurídico e ainda sob o impacto de recente vitória na justiça inglesa da Vosper sobre o próprio MOD, em caso similar, o GRFI pôde, de maneira enfática, mas sempre cordial, defender os pontos de vista da Marinha e

propor a solução que parecia mais correta para o problema.

A reforçar a posição do GRFI estavam a recuperação dos atrasos em todos os cascos ingleses, obtida, entre outras causas, como já dissemos antes, pelo evidente esforço da Marinha brasileira no sentido de não criar qualquer óbice desnecessário ao progresso da obra, atendendo a tempo e a hora a todas as suas obrigações contratuais e evitando de todas as formas atrapalhar o andamento dos serviços, coisa que tradi-

cionalmente incomodava o estaleiro, por ocasião da execução de contratos com outras marinhas estrangeiras ou com a própria Royal Navy. No atrapalhar, af incluir não só o questionamento desnecessário, decorrente frequentemente da ignorância, como também a introdução de modificações extemporâneas no projeto, que no mais das vezes, embora cobradas pelo seu custo direto, causam prejuízos indiretos ao progresso da obra, só dimensionáveis em fases posteriores da execução.

Aceitando os padrões contratuais, normalmente utilizados pelo MOD inglês ao contratar a construção de seus navios em estaleiros particulares, não se ateu a Marinha, com a inexperiência decorrente do longo período que passou a se reequipar com navios de segunda mão norte-americanos, ao fato de que a abertura da Royal Navy para a indústria civil de construção naval não ia ao ponto de entregar a ela a integração dos sistemas de armas instalados

Após longas discussões, foi também este caso resolvido de maneira satisfatória para a Marinha, resultando na assinatura do último aditamento significativo ao contrato, no qual se fixou o preço justo e definitivo dos navios e que permitiu que o período final das atividades do GRFI, em Southampton, fosse realmente dedicado às

atividades do comissionamento da segunda fragata A/S e das duas fragatas de emprego geral e do término ordenado do recebimento dos sobressalentes de base e das últimas publicações e materiais, pendentes no contrato. Circunstância oportuna já que, com a partida das duas primeiras fragatas para o Brasil e a incorporação das outras duas, tornava-se indisponível a mão-de-obra até então utilizada em atividades contratuais múltiplas.

*
* *

A menção a estes dois grandes problemas, cujo resultado poderia ter sido desastroso para a Marinha, permite que se enfatize a importância de uma continuidade na gestão de contratos para obras de porte, ao lado da necessidade absoluta de remissão à memória de eventos similares, por ocasião do estabelecimento dos compromissos de novos eventos.

Permite também que se reflita sobre a importância em se prover os negociadores da Marinha, tanto nos períodos pré-contratuais como durante todo o prazo de execução dos contratos, de informações e de recursos técnicos e humanos adequados a cada situação, evitando-se a repetição de situações angustiantes, nas quais a representação da Marinha se defronta com representações, comercialmente opoentes, cuidadosamente preparadas e tendo a mão especialistas em cada um dos campos passíveis de discussão.

Conclusão

Sem pretender ter discorrido à saciedade sobre todos os acontecimentos mais importantes ocorridos durante o período de comissionamento do Grupo de Recebimento de Fragatas na Inglaterra, quando a Marinha brasileira incorporou às suas forças navais as seis fragatas classe *Niterói*, das quais tanto se orgulha, até a presente data, tenho a certeza de que ao relembrar, de maneira bastante genérica, muito do que se passou

naquele período, estarei reavivando as memórias de todos os companheiros que, de alguma forma, estiveram envolvidos no projeto, para que entre si possam rediscutir todas as suas experiências, pesquisar quando for o caso, extraindo daí não só boas recordações pessoais como também soluções úteis para os problemas similares ou correlatos da nossa Marinha, que lhes estiverem afetos.

Importante lembrar, antes de chegar ao final,

que em termos de aparelhamento das nossas forças navais, a primeira consequência importante do Projeto Fragatas foi o Projeto Corvetas, conduzido inteiramente no Brasil, com excelentes resultados, mas que, infelizmente, vemos hoje bastante amortecido, após a incorporação do quarto navio e o batimento de quilha de apenas um navio, a Corveta *Barroso*, em 21 de dezembro de 1994. Mais preocupante ainda do que sua desaceleração, parece-nos ser o reinício do recebimento de navios de segunda mão, oriundos de outras Marinhas, relegando a um plano inferior, como no passado que antecedeu o contrato das fragatas, a expe-

riência adquirida com a execução daqueles projetos de construção e o entusiasmo que se seguiu ao sucesso do projeto.

O esforço despendido pela Marinha, nos campos, técnico, econômico e administrativo para a consecução do Projeto Fragatas, levemente retratado neste artigo, exige perseverança na continuidade das atividades de construção de navios de guerra especificados para as nossas necessidades e adequados às possibilidades nacionais, com o emprego da experiência adquirida a duras penas e sacrifícios e que não merece ser desperdiçada.

Dificuldades orçamentárias ou problemas econômicos conjunturais não podem nem devem servir de justificativa para que o Programa de Renovação dos Meios Flutuantes da nossa Marinha, com obtenção de navios novos, não seja, novamente, substituído pelos "programas de desembaraço do

ferro-velho" de outras Marinhas.

Pertencente a uma geração da Marinha que sofreu com todas as dificuldades e deficiências de operação e manutenção de navios oriundos da "naftalina" de outras Marinhas e que teve, também, a satisfação de ver crescer a nova Marinha das fragatas, dos submarinos, dos varredores, das corvetas, todos construídos segundo a nossa vontade, compartilho, com todos que de alguma forma participaram da criação desta nova fase; os sentimentos de satisfação com a dedicação que vemos nos que hoje têm a responsabilidade de manter e operar aqueles navios, a quem dedico este artigo, junto com a esperança de que os nossos esforços não se tenham limitado à execução de um episódio naval brasileiro muito bem sucedido, cujas perspectivas de continuidade esmaecem-se em um horizonte sombrio e distante.

Parte II

CERIMÔNIAS DE ACEITAÇÃO E INCORPORAÇÃO DAS FRAGATAS NITERÓI E DEFENSORA

Realizadas no porto de Southampton, Inglaterra, respectivamente em 20 de novembro de 1976 e 5 de março de 1977, estas cerimônias, inusitadas até então na Marinha, foram programadas para, ao mesmo tempo, atender a evento contratual de término de parte especificada da construção e a evento previsto na Ordenança Geral para o Serviço da Armada, o da incorporação do navio, em face da necessidade de se transferir, contratualmente, as responsabilidades pela sua operação e manutenção a pessoal brasileiro.

As cerimônias foram, então, divididas em duas partes principais, nas quais a mescla de atividades de fiscalização do contrato

(de cunho não militar) do delegado do governo com as do presidente da CNBE, como representante do chefe do Estado-Maior da Armada no ato, para os fins de incorporação dos navios, se fez presente de maneira harmoniosa e festiva.

Iniciadas, ambas, com um discurso do diretor-presidente do estaleiro da Vosper, oferecendo o navio formalmente para aceitação, tinham continuidade com o pronunciamento, também formal, do representante do MOD-Navy, responsável pelo setor de inspeção e aceitação de navios construídos para a Royal Navy.

Como vimos na Parte I, cabia ao MOD-Navy, segundo memorando de entendimen-

to firmado com a Marinha brasileira, auxiliar na fiscalização da construção, segundo as práticas vigentes na Royal Navy. Desta forma, ao atingirem os navios o estágio de prontificação previsto contratualmente para sua transferência para a Marinha, um grupo especializado de inspetores – oficiais da Marinha inglesa, praças graduadas e técnicos – inspecionava os navios e todos os equipamentos neles instalados, registrando defeitos e/ou considerando-os em estágio satisfatório. Finda esta inspeção, o estaleiro tinha um prazo para reparar os defeitos indicados ou transferi-los para uma lista oficial de pendências a serem corrigidas após a aceitação. A concordância das partes envolvidas com o setor desta lista liberava o navio para a aceitação e permitia, então, que na cerimônia que agora descreveremos o *Comodore Superintendent Contract Built Ships*, inspetor e chefe daquele grupo de inspetores, recomendasse ao governo brasileiro, na pessoa do seu delegado, a aceitação do navio.

Essa recomendação conduzia à fase seguinte da cerimônia, a assinatura, pelo delegado do governo, do Termo de Aceitação, precedida de um pronunciamento do delegado.

Tratando-se ainda da parte contratual da cerimônia, tal pronunciamento teria que ser objeto de um discurso, não cabendo aí nenhuma forma de documento prevista nas normas navais, até porque havia a necessidade de que parte do pronunciamento fosse feita na língua do contrato, inteligível pela contratada, pelas autoridades do MOD presentes e pelas demais autoridades locais convidadas.

Acreditando que o texto dos pronunciamentos que fiz, por ocasião da aceitação das Fragatas *Niterói* e *Defensora*, quando procurei expressar o sentimento da Marinha por ocasião dos eventos e reafirmar aos ingleses a orientação das autoridades na-

vais da época quanto a maneira de conduzir o Programa de Renovação dos Meios Flutuantes, por não se ter constituído em ato previsto nas normas para correspondência da Marinha, talvez tenha se perdido no meio dos volumosos arquivos do GRFI, transcrevo-os, ao final da descrição dessas emocionantes cerimônias, para que possam ser lidos por um público que não esteve presente, mas que de alguma forma se interessa pelo Projeto Fragatas.

Terminada a parte da aceitação, seguia-se uma bênção dos navios e suas tripulações, por capelão militar inglês, após o que iniciava-se a parte militar da cerimônia.

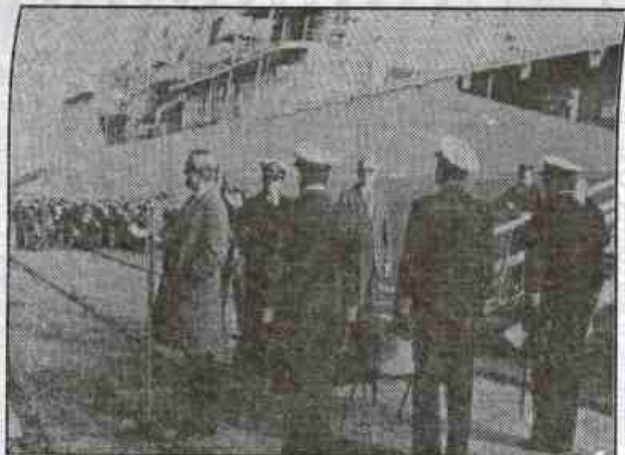
Lido o ato de incorporação do navio e a Ordem do Dia do chefe do Estado-Maior da Armada alusiva ao fato, arriavam-se dos mastros e vergas do navio a bandeira inglesa e a flâmula do estaleiro e, ao som do Hino Nacional Brasileiro, hasteava-se, pela primeira vez, a Bandeira Nacional.

Seguindo-se à leitura dos atos de investidura do Comandante, da sua posse, dada pelo presidente da CNBE e da leitura da primeira Ordem de Serviço do comandante do nosso navio, realizava-se então o embarque da tripulação, o primeiro embarque formal do Comandante e a recepção às autoridades superiores presentes à cerimônia.

Estes atos marcavam o final da cerimônia, representando, para cada um dos que dela participavam ativamente, um momento de júbilo, com a sensação de dever cumprido e com a conscientização das responsabilidades por vir nas fases subseqüentes do projeto.

Discurso de recebimento da Niterói (20/11/1976)

É com extrema satisfação que a Marinha do Brasil vê chegada a data de aceitação e incorporação da sua primeira fragata classe *Niterói*.



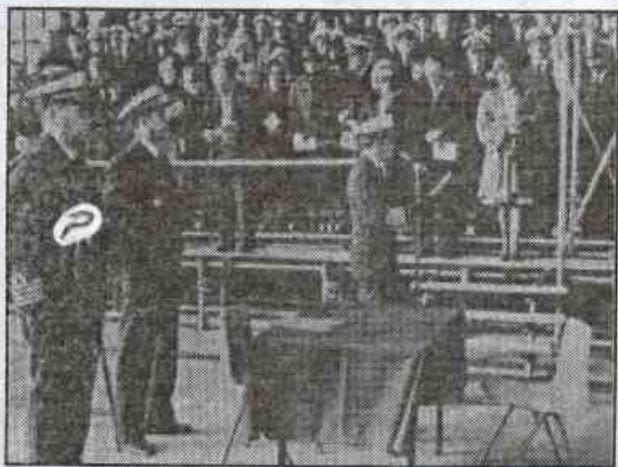
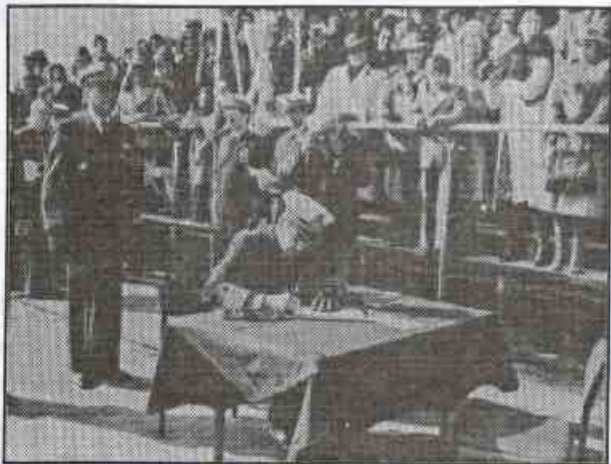
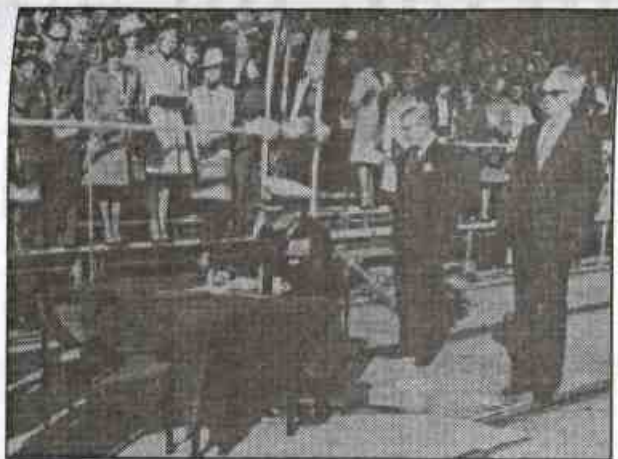
1 - Diretor-Presidente da Vosper, Sir J. Rix, discursa na cerimônia de aceitação da Fragata *Niterói*.

2 - Comodore Superintendent Contract Built Ships, Com. Keith, assina Certificado de Recomendação de Aceitação da Fragata *Defensora*.

3 - Delegado do Governo, CMG Fernando, discursa na cerimônia de aceitação da Fragata *Niterói*. Na foto, o Embaixador e Sra. Roberto Campos,

a Prefeita de Southampton, Councillor Mary Key, o Presidente da CNBE, V. Alte Aratanha, e o Comandante da Fragata *Niterói*, CMG Paoliello.

4 - Delegado do Governo, CMG Fernando, assina Certificado de Aceitação da Fragata *Defensora*.



Satisfação por ver concretizada a realização de um sonho, acalentado durante muito tempo por todo o seu pessoal, desde a Segunda Guerra Mundial: a renovação da sua frota, com a inclusão de navios construídos especificamente para atender aos requisitos propostos pelo Estado-Maior da Armada.

Sonho dispendioso e de complexa realização, transformado em realidade através de elaborado processo de planejamento, que, posto em prática, reafirma hoje sua exequibilidade com a aceitação da Fragata *Niterói*. A qualidade do planejamento elaborado e seu descortínio para o futuro conduzem o nosso pensamento, em frente ao primeiro navio da maior das classes mencionadas no então chamado Programa Decenal de Renovação e Ampliação dos Meios Flutuantes da Marinha, à lembrança dos que participaram da sua elaboração e aprovação, alguns já afastados do serviço ativo, mas todos, por feliz coincidência, aqui representados pelo Ministro do Planejamento do primeiro Governo da Revolução, Dr. Roberto de Oliveira Campos, que, com a aposição da sua recomendação positiva, encaminhou o Programa da Marinha à aprovação do Exmo. Sr. Presidente da República, ao final do ano de 1966.

Os eventos de hoje permitem que, confirmando as expectativas dos idealizadores do programa, nos orgulhemos agora da capacidade demonstrada pela nossa Marinha em conduzir a execução daquilo a que se propusera. Orgulho proveniente da capacidade de especificar, fiscalizar a construção e receber um navio com o grau de sofisticação e modernização das fragatas classe *Niterói*, mostrando a representantes dos mais diversos níveis técnicos e condições sociais de uma nação estrangeira o preparo e as possibilidades dos componentes de uma das parcelas constituintes do Poder Nacional do nosso País, reafirmando internacional-

mente as possibilidades da nação brasileira para se projetar como potência emergente no contexto desenvolvimentista da presente era.

Orgulho proveniente da capacidade de apreender conhecimentos e aperfeiçoá-los, discutir idéias e impor opiniões técnicas, em nível de igualdade, como componentes da elite mundial na complexa arte da construção naval.

Orgulho por saber que recebendo este navio, primeira da classe, nada recebemos sem o esforço e a dedicação à altura dos sacrifícios efetuados pela nação para a concretização dessa aspiração nacional.

Esforço e dedicação daqueles que participaram diretamente no recebimento e fiscalização das fragatas ou indiretamente, colaborando com as atividades concernentes, estão hoje representados na nau de moderna silhueta e cérebro computadorizado que podemos aqui apreciar.

O coração e a alma da *Niterói*, contudo, entrarão a bordo no momento em que a primeira tripulação, aqui formada, pisar oficialmente o seu convés. O significado dessas palavras é de fácil compreensão a qualquer marinheiro.

Sr. Capitão-de-Mar-e-Guerra João Baptista Paoliello, Comandante da Fragata *Niterói*: a tarefa que hoje, ao ser aceito o seu navio do estaleiro construtor, será colocada em suas competentes mãos é a de, moldando a sua tripulação ao navio, fazer com que a *Niterói* inicie a sua trilha na nossa Marinha com espírito de navio invejável e atinja, em breve, o nível de eficiência compatível com o esforço despendido na sua construção e na preparação para o recebimento. A experiência já vivida e a observação da maneira pela qual componentes da sua tripulação participaram em diversas atividades da construção e do recebimento permitem-me afirmar que a tarefa de V. Sa., por difícil que seja, será bastante facilitada pela dedicação de todos.



1 - Benção da
Fragata
Niterói e da
sua
tripulação
por capelão
da Marinha
inglesa.

2 e 3 - Troca
de bandeiras
na Fragata
Niterói.

4 -
Investidura
no cargo de
Comandante
da Fragata
Defensora,
CMG
Cordeiro.



É tempo agora de dizer alguma coisa de forma imediatamente compreensível aos nossos convidados que não falam a nossa língua.

Ao iniciar o presente discurso referi-me à satisfação e ao orgulho da Marinha do Brasil em vista dos eventos de hoje.

Um dos motivos para satisfação nesta etapa atingida pela Fragata *Niterói* é a constatação do grau de cooperação que tivemos por parte dos componentes do Ministério da Defesa e da Royal Navy.

O auxílio prestado em termos de inspeções, de condução e orientação de testes e experiências, de ensino técnico e prático e de assessoria tem sido de imensa valia. O que nos mostraram durante a construção e recebimento da Fragata *Niterói* e o que ainda pretendemos aprender na complementação das suas obras pode ser classificado como de extrema valia para o desenvolvimento da nossa Marinha.

A maneira cordial e cavalheiresca com que todos os componentes da Marinha do Brasil envolvidos no Programa Fragatas têm sido recebidos e atendidos em todos os estabelecimentos do MOD Navy e da Royal Navy tem tornado mais simples a solução de problemas complexos, resultando na maximização da obtenção de conhecimentos e facilidades.

Considero, pois, a ocasião oportuna para expressar, a todos aqueles responsáveis pelas facilidades colocadas ao alcance do meu pessoal, os agradecimentos da Marinha. Tais agradecimentos se dirigem, no momento, mais especificamente a entidades aqui representadas pelos seus dirigentes, envolvidas na fiscalização da construção,

na prontificação do sistema de armas e na instrução e treinamento da tripulação que vai embarcar no navio.

O resultado de tudo aquilo que nos foi transmitido será em breve mostrado quando começarmos a operar o navio com segurança e eficiência, e os senhores poderão também participar do nosso orgulho.

O Programa de Renovação dos Meios Flutuantes da Marinha do Brasil continua no seu bojo ambição maior do que a de pura e simplesmente aumentar os meios do Poder

Naval brasileiro. Continua a ambição de apreender técnicas e conhecimentos modernos, de emprego direto no campo naval, mas com emprego indireto em benefício do progresso tecnológico do País, auxiliando o desenvolvimento nacional como um todo.

Isto, posso afirmar, está sendo conseguido

em larga margem e os resultados far-se-ão reconhecer em futuro próximo, não só pela completação das duas fragatas irmãs da *Niterói* no AMRJ ou pela eficiente operação em águas brasileiras das fragatas aqui recebidas, mas pela expansão da indústria nacional de construção naval e da infra-estrutura de apoio àquela indústria, necessárias à manutenção operativa do complexo tecnológico em que se constituem as fragatas e à continuação da renovação da esquadra.

A obtenção de tais resultados não foi tarefa fácil e aqui é chegado o momento de expressar mais um motivo de orgulho a par da expressão de mais um agradecimento. Dirijo-me agora à Vosper Thornicroft, aqui representada por seus diretores, pessoal técnico e administrativo, gerentes, mestres e operários.

Várias vezes tenho afirmado e reafirmado que não viemos ao Reino Unido comprar caixas pretas e que a Marinha do Brasil atingiu um grau de desenvolvimento incompatível com projetos e soluções simplistas

A colocação do presente contrato por parte do Governo brasileiro visava a algo mais do que a construção dos navios cuja entrega hoje se inicia. Visava a uma cooperação inédita em termos de construção naval e a uma transferência de tecnologia em termos nunca antes tentados pela Marinha do Brasil.

Apesar das inúmeras dificuldades inerentes a tão ambicioso objetivo, devo reconhecer que VV.SS. tiveram a habilidade de identificar os nossos propósitos e ajustar os usuais parâmetros de trabalho do estaleiro, de molde a cooperar com o programa almejado pela Marinha do Brasil.

É justo que mencione também o nosso orgulho ao ver que, por intermédio de constantes provas de nossa determinação, conseguimos fazer entender a todos os níveis dentro da companhia quais as pretensões e expectativas dos representantes da Marinha durante a execução do contrato, para o atingimento dos objetivos do programa de uma maneira ampla e completa.

É também justo mencionar que, sem um elevado espírito de cooperação de parte a parte, muitos dos excelentes resultados hoje obtidos não teriam sido alcançados.

Ao olhar para a Fragata *Niterói*, agora apresentada para aceitação por Mr. J. Rix, pode a Marinha do Brasil ver mais do que um navio. Pode ver uma fonte de conhecimentos que serão de extrema utilidade no futuro que aspira ter, como Marinha de um grande País.

Várias vezes tenho afirmado e reafirmado que não viemos ao Reino Unido comprar caixas pretas e que a Marinha do Brasil atingiu um grau de desenvolvimento incompatível com projetos e soluções simplistas. A Fragata *Niterói*, apesar da sua extrema sofisticação, não representa para a Marinha do Brasil um conjunto de caixas pretas. O detalhado conhecimento do que está no seu interior, nos mínimos pormenores, a prepa-

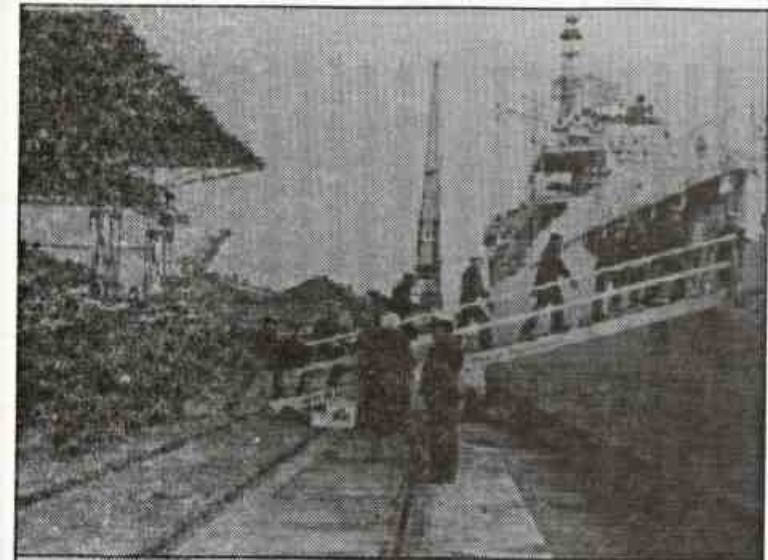
ração de uma adequada documentação de apoio e de um sistema de manutenção apropriado bem exprimem a elevada cooperação, entre as partes contratantes, no decorrer do presente contrato. A continuação de tal cooperação será imprescindível para a manutenção do ritmo de produtividade ora alcançado e para a eficiente apresentação do produto final do nosso contrato aos olhos da Nação brasileira e aos olhos de outras Marinhas, interessadas em ver a nossa mútua habilidade em levar a cabo obra tão complexa.

Na orgulhosa certeza de que sabemos exatamente o que está sendo na data de hoje entregue à Marinha do Brasil, é com extrema satisfação, portanto, que, na qualidade de delegado do governo brasileiro, observada a recomendação feita pelo *Superintendent of Contract Built Ships*, declaro, nos termos do contrato com a Vosper Thornicroft, aceita a Fragata *Niterói*.

Discurso de recebimento da Defensora
(5/3/1977)

A cerimônia de hoje tem para a Marinha do Brasil uma expressão muito mais especial do que aquela que poderia ser atribuída à incorporação de mais um navio. Ao incorporar a Fragata *Defensora*, três meses e meio após a incorporação do primeiro navio da classe, pode ver a Marinha a confirmação da exequibilidade do seu Programa de Construção Naval, no Setor Fragatas.

Se a incorporação da *Niterói* mostrava a realidade da fragata, a incorporação da *Defensora* mostra a dinamização do programa. Mostra a capacidade da nossa Força para prover meios materiais e pessoais capazes de levar adiante tão difícil e complexo programa e, apesar das reconhecidas dificuldades impostas pela situação econômica mundial, prosseguir na paulatina ampliação do Poder Naval brasileiro, parcela essencial



1 - Embarque da tripulação da Fragata *Niterói*.

2 - Embarque das autoridades na Fragata *Defensora*. Na foto, a Prefeita de Southampton, seguida pelo Embaixador Roberto Campos.



3 - Assinatura da primeira folha do Livro do Navio, na Fragata *Defensora*.



4 - Troca de presentes à bordo da Fragata *Defensora*, após a incorporação. Na foto, além das personalidades já citadas, o CMG Sérgio Lima, quarto Delegado, recebendo na



ao desenvolvimento e segurança da potência mundial a que o Brasil aspira ser.

O evento de hoje, repetitivo na espécie sem diminuição, contudo, do seu justo brilho, confirma a disposição da nossa Marinha para ajustar-se às condicionantes da era do planejamento, e aplicar os princípios básicos da programação, acompanhamento e realimentação para a consecução dos objetivos a que se propôs.

Aí está uma prova: a Fragata *Defensora* oferecida para aceitação!

Após os sucessos da *Niterói* e da demonstração que tem dado sua tripulação ao conduzir, com êxito, o sofisticado engenho que, após cuidadosamente recebido lhes foi caprichosamente entregue, cresce a responsabilidade da tripulação da Fragata *Defensora*.

Assim como na construção da *Defensora* aceitamos menos desculpas do construtor, obrigando sempre ao aproveitamento da experiência do navio anterior, a Marinha esperará, certamente, da sua tripulação, que repita e amplie os sucessos do navio anterior.

Não tenho dúvidas, contudo, que tal tarefa, por hercúlea que seja, será facilmente cumprida pela primeira tripulação da *Defensora*. A capacidade de trabalho de seus oficiais e praças já pôde ser bem demonstrada e avaliada.

A entrega do comando do navio ao Sr. Capitão-de-Mar-e-Guerra Haroldo Bastos Cordeiro Júnior, de quem praticamente todos os oficiais superiores aqui presentes tiveram o privilégio de receber lições de tática ou de estratégia, em diversos cursos

da carreira, dá à Marinha a tranquilidade de saber que os esforços da tripulação serão perfeitamente coordenados para a obtenção dos resultados desejados.

O Capitão-de-Mar-e-Guerra Cordeiro, no brilhantismo de sua inteligência, mais uma vez comprovado ao completar com distinção, galardão obtidos por poucos, o Curso Superior da Escola de Guerra Naval, saberá inventar meios e modos para obter do seu navio e da sua tripulação tudo aquilo que a Marinha espera.

A proteção que Deus dá aos marinheiros e que lhe será com justiça concedida é tudo o que ainda podemos lhe desejar, como complemento ao muito de que já é dotado.

Algumas palavras, como de hábito, aos nossos convidados ingleses.

Repetir hoje os agradecimentos que formulei por ocasião da incorporação da Fragata *Niterói* seria justo mas enfadonho.

O que desejo deixar público aos que participam do programa Fragatas no Reino Unido (o pessoal do estaleiro, desde o

seu mais importante diretor até o mais simples operário; o pessoal do MOD; da Royal Navy; dos estabelecimentos de instrução e ensino; enfim a todos que de uma maneira geral são responsáveis, direta ou indiretamente, pelo estado em que hoje se encontra a Fragata *Defensora* e pela preparação do seu pessoal) é a importância do evento de hoje para o Programa de Construção Naval da Marinha do Brasil. Como já frisei antes em português, a incorporação da *Defensora* tem para todos nós especial importância, em termos de continuidade de planejamento e

O evento de hoje confirma a disposição de nossa Marinha para ajustar-se às condicionantes da era do planejamento, e aplicar os princípios básicos da programação, acompanhamento e realimentação para a consecução dos objetivos a que se propôs

de capacidade multilateral para, após receber ensinamentos e experiências, aproveitá-los para maior benefício do produto do programa, ou seja, a fragata em si. A contribuição de todos aqui presentes ou representados foi convenientemente apreciada e torna o meu agradecimento obrigatório.

Quando agradeço hoje, agradeço duplamente. Em nome da minha Marinha e particularmente, por razões pessoais. Tendo chegado ao Reino Unido para assumir o cargo de delegado do governo, na ocasião do lançamento ao mar da Fragata *Defensora* e já tendo tido a honra de aceitar a Fragata *Niterói* e ver lançadas as duas outras fragatas, estou tendo a honra de ver a mesma *Defensora* cujo lançamento assisti-me ser hoje oferecida para aceitação, pouco antes do término da minha comissão e regresso ao Brasil.

Poucos chefes de missões para a construção de navios no exterior, funcionando em sistema de rodízio, como o nosso, terão tido, no prazo relativamente curto de dois anos, tantas oportunidades felizes.

É possível que, com alguns atributos que me foram legados, por meus pais e burilados pela carreira naval, eu tenha concorrido para a abreviação da obra da *Defensora*, na qual um dos fatos dignos de registro histórico é a recuperação do atraso no programa de construção e entrega. Contudo, é meu dever reconhecer que a chave de todos os suces-

sos foi a existência permanente de relações cordiais Governo-Vosper Thornicroft, Governo-representantes do MOD e Royal Navy. Tais relações foram bastante facilitadas pela gentileza e cortesia de todos os senhores.

Foi com prazer que ouvi as referências feitas por Sir David Brown, durante o banquete do lançamento da Fragata *Liberal* sobre a minha personalidade e popularidade na área de Southampton. Estou certo que deixarei aqui muitos novos amigos. Se obtive tal coisa, todavia, foi procurando ao máximo ser eu mesmo, franco e leal, sem poupar a ninguém a verdade, mesmo que ela

não fosse agradável de ser dita ou ouvida. Aos senhores que tiveram a capacidade de me ouvir e entender, o meu muito obrigado. O benefício decorrente, além obviamente das amizades que não têm preço, o foi também para o Projeto Fragatas e para todos nele interessados. Pelo que foi obtido

durante estes dois anos para a minha Marinha, eu lhes agradeço.

Dito isto, estou certo de que todos entenderão o grau da minha satisfação ao, na qualidade de delegado do Governo brasileiro e observando a recomendação feita pelo Comodoro Superintendent of Contract Build Ships, declarar nos termos do contrato com a Vosper Thornicroft, aceita a Fragata *Defensora*.

**É possível que eu tenha
concorrido para a
abreviação da obra da
Defensora, recuperando
o atraso no programa de
construção e entrega**

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>/Fragatas classe *Niterói*; Recebimento das fragatas classe *Niterói*;

MANOBRA? OU VITÓRIA?*

SEAN COUGHLIN**

Tradução e adaptação de ROBERTO GOMES CANDIDO
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

A nova doutrina de manobra do *Marine Corps* está encoberta por sombras desorientantes iguais às das selvas triplamente copadas do Panamá. Aplicadas ao pé da letra – no ambiente confuso do combate –, poderá ensejar desastre.

Guerra de manobra – conforme adotada no novo *Manual das Forças de Fuzileiros de Esquadra – Warfighting (FMFMI)* – é um excelente modelo, talvez o melhor mesmo, para explicar sucesso ou fracasso no campo de batalha, ou para prover um arcabouço para o estudo da guerra. Como doutrina, contudo, extravasa de seus limites, constituindo-se em um conceito potencialmente arriscado.

O *Manual FMFMI* descreve a **Guerra de Manobra** como “um conceito para obtenção da vitória contra um inimigo numeri-

camente superior... em expedições militares com apoio público tênue ou de curta duração... e permitindo-nos vencer, rapidamente, um inimigo superior, no seu solo pátrio, com mínimo de baixas e apoio exterior limitado”.

Guerra de Desgaste, por outro lado, “procura a vitória através da destruição cumulativa dos recursos materiais do inimigo com emprego de poder de fogo e tecnologia superiores... e afere o avanço em termos quantitativos: avaliação de danos infligidos, contagem de corpos, e terreno capturado”.

Não por coincidência, essas duas definições despertam imagens da Guerra no Vietnã – sobre o que foi e o que não foi feito. Os generais e coronéis que hoje elaboram a doutrina do *Marine Corps* são os mesmos

* Tradução do artigo “Maneuver? Or victory?” vencedor do Warfighting Essay Contest da revista *Proceedings*.

** N.R.: Lt Cdr (USMC) Sean Coughlin foi graduado em Annapolis em 1987 e foi *Maintenance Management Officer for Marine Wing Support Squadron*, California.

que lá lutaram como tenentes e capitães. Parecem inferir que a resultante da guerra no Sudeste asiático poderia ter sido diferente se tivéssemos combatido com proficiência.

Correlacionando as falhas americanas no Vietnã com a guerra de desgaste, o Manual *FMFM* torna a guerra de manobra a única alternativa viável e lógica. A guerra de manobra é elevada a uma condição quase mística, tornando-a uma solução simples e óbvia para o sucesso em combate. Porém, guerra de manobra não é a resposta fácil; não garante o sucesso, invariavelmente, a despeito de tão boa quanto parece.

O problema com a teoria de guerra de manobra é que ela proporciona, apenas, um modelo, como qualquer teoria. Historiadores, filósofos e outros pen-

sadores se comprazem em traçar um retrato significativo, lógico e seqüencial do mundo, o que raramente corresponde à realidade. Estudos de batalhas sempre focalizam a cadeia de eventos e a intenção dos comandantes oponentes. Na realidade, as batalhas são quase sempre destituídas de qualquer progressão ordenada.

A Batalha de Gettysburg, em 1863, oferece um bom exemplo. O General Robert E. Lee não intencionava combater o Exército do Potomac em Gettysburg, e o General George G. Meade redigiu um documento durante a batalha afirmando que lutava contrariamente à sua intenção e, por isto, não era responsável pelos resultados. Ambos os generais estavam em uma situação da qual tinham reduzido controle. E ambos foram grandemente envolvidos pelas circunstâncias, a despeito de tentarem moldá-las segundo seus intentos.

Os poucos líderes da União que sabiam o que se passava ou estavam mortos ou feridos. O General Lee estava em condições de manter o *momentum* de seu Exército em resultado dos sucessos obtidos. O desenlace do combate foi decidido pelos homens no local, que lutaram com pouco conhecimento do que estava acontecendo ou por quê. A guerra, talvez, devesse ser estudada a partir do terreno, como sugere o historiador e analista militar John Keegan. Assim, as arrumadas e elaboradas teorias que encantam agora poderão não ser tão atraentes quanto parecem.

Uma boa teoria projeta luz sobre um problema. Ela dirige o estudo e a análise e apresenta as questões certas para serem indagadas. A doutrina de guerra de manobra segue este roteiro mui-

to bem, mas quando levada para fora da sala de aula fica exposta às mesmas leis de desgaste e incertezas que a prática impõe à maioria das teorias. Nas Forças Armadas, doutrina, manuais, publicações, ou qualquer outra forma de ideologia institucionalizada não são substitutos para um corpo de oficiais com educação superior e motivação intelectual.

Os combatentes da Wehrmacht na Segunda Guerra Mundial são, frequentemente, citados como praticantes clássicos da arte da guerra de manobra. O *Marine Corps* baseia parte de sua doutrina naqueles *sucessos* alemães na Frente Oriental contra oponentes numericamente superiores. Em seu livro *Maneuver warfare handbook* (Boulder, Co.: Westview Press, 1985), William S. Lind escreve: "As táticas de assalto alemãs... foram um instrumento tático devastador. Para avaliar quanto, é

É responsabilidade do líder saber quando e como combater

necessário, apenas, examinar as derrotas esmagadoras sofridas pelas forças russas que avançavam nos primórdios de 1943, derrotas essas impostas por forças numericamente inferiores.” A invasão da Rússia foi um empreendimento semelhante ao de Prometeo, condenado a um nobre e heróico fracasso desde o início; as imensas hordas russas simplesmente passaram por cima de aguerridos, tenazes e finalmente desesperados soldados alemães; a retirada se processou na lama e no frio das estepes orientais;

estes são temas que hoje enriquecem a coleção de mitos nazistas. Contudo, aquelas iniciativas estratégica e tática brilhantes não impediram que a Wehrmacht apanhasse feio.

A derrota é costumeiramente justificada como consequência da quantidade sobrepujando a qualidade. Na Rússia, os derrotados usaram essa desculpa. Contudo, a massa não é o único fator que vence batalhas ou guerras. A vitória para os russos não foi um fato inevitável. O Primeiro-Ministro Joseph Stalin havia dizimado o corpo de oficiais do Exército Vermelho nas vésperas da invasão e os soviéticos vinham de um desempenho medíocre contra os finlandeses, um ano antes. O que lhes garantiu o sucesso foi a força moral de que estavam imbuídos, a mesma força que também tiveram os norte-vietnamitas. Esta é a força moral de que tanto se fala e pouco se entende. Napoleão Bonaparte afirmava que “o moral está para o físico como três está para um”. E falava com autoridade, pois ele conduziu seu Exér-

cito revolucionário de rebatalhos à vitória contra os melhores Exércitos europeus. A força moral não é, meramente, o desejo de vencer mas, também, estar imbuído da necessidade absoluta e do comprometimento total para tanto.

O Estado-Maior Geral alemão montou uma formidável máquina de guerra e empregou-a bem na União Soviética. Aplicação rápida do poder combatente num único ponto era sua máxima. O comando era descentralizado e o *momentum* da Wehrmacht

mostrou-se excessivo para o Exército Vermelho. Aquela foi a guerra moderna no seu apogeu. A Operação Barbarossa desenrolou-se brilhantemente, com os alemães penetrando fundo em território inimigo isolando divisões

O foco da guerra de manobra não é a vitória mas a manobra. O seu objetivo não é tanto a destruição física mas a fragmentação da coesão, organização, comando e balanço psicológico do inimigo

russas inteiras e destruindo linhas de abastecimento e comunicações. Fieis aos preceitos de guerra de manobra, os alemães perseguiram as derrotas estratégica e tática do Exército Vermelho e não sua destruição material. “O objeto da guerra de manobra não é tanto a destruição física mas a fragmentação da coesão, organização, comando e balanço psicológico do inimigo.”

Os alemães simplesmente esperaram pela capitulação soviética que deveria ser o resultado inevitável de seus brilhantes sucessos em combate. Tal pressuposto não era ilógico, considerando-se que todas as outras forças que enfrentaram foram derrotadas pela aniquilação da “coesão física e moral e habilidade para lutar como um todo coordenado e eficaz”.

Mas o Exército Vermelho continuava lutando. Isolado, desorganizado, com poucos suprimentos e comando não centralizado, os russos lutaram heroicamente. As pontas-de-lanças alemãs se imobilizaram porque os bolsões russos ultrapassados continuavam a lutar. E dois anos mais tarde, a despeito de toda sua maestria estratégica e tática, as forças alemãs batiam em retirada geral, lutando pela sobrevivência.

Os alemães conseguiram encurralar os russos na fase inicial da campanha. No livro *A arte da guerra*, 400-320 a.C., o teórico militar chinês Sun Tzu escrevia: "Bestas selvagens, quando acuadas, lutam desesperadamente. Quão mais verdadeiro é isto quando se trata de homens! Se eles sabem que não há alternativa, combaterão até a morte. Porque é da

natureza dos soldados resistir quando estão cercados; combater até a morte quando não resta outra saída, e quando desesperados seguir ordens cegamente. Este é o fator moral na guerra, gerado do desespero e da desesperança."

Por alguma razão os arautos da guerra de manobra parecem fascinados com causas perdidas. Argumentam que o Exército Confederado e a Wehrmacht foram derrotados por forças fora de seu controle, que lutaram brilhantemente tanto no nível tático quanto no estratégico e que são, em consequência, dignos de emulação. Mas a conduta da guerra não pode ser tão facilmente dividida nessas definidas categorias. As questões maiores desempenham papéis igualmente importantes na conduta da guerra como considerações táticas e

estratégicas. Os grandes comandantes têm entendido isto. Aqueles não tão grandes têm sofrido porque não o entenderam. É responsabilidade do líder saber quando e como combater. Se todas as condições que o *Warfighting* prescreve para a guerra de manobra forem encontradas – um inimigo superior em número, ajuda exterior limitada, falta de apoio público, um campo de batalha no além mar, e tolerância apenas com baixas reduzidas – então, a decisão sábia poderá ser não lutar.

Carl von Clausewitz é muito estigmatizado como o filósofo

da guerra cujas idéias levaram à devastação e perda de vidas na Primeira Guerra Mundial, mas ele entendia a natureza de um conflito geral e suas verdades horrendas. A

A primeira consideração quando alguém empunha a espada é a intenção de aniquilar o inimigo, por qualquer meio...

Miyamoto Musashi (filósofo)

guerra tem de ser praticada totalmente. Ela envolve tremendo comprometimento. Não existe resposta fácil; nenhuma solução para o problema da guerra garante sucesso. Considerar que guerra de manobra oferece esta resposta não é apenas errado, mas também perigoso o suficiente. "Lutar com proficiência" deveria ser o resultado de uma completa e total compreensão de todos os aspectos da arte de guerra. Não pode nunca ser o resultado de uma publicação singela que se reporta a um único ponto de vista.

O foco da guerra de manobra não é a vitória mas a manobra. Sun Tzu é o eleito da *Marine Corps University*, mas o filósofo preferido deveria ser Miyamoto Musashi, que entendia ser exclusiva a preocupação pela vitória. No livro *A book of five rings*, ele escreve: "A primeira consideração

quando alguém empunha a espada é a intenção de aniquilar o inimigo, por qualquer meio... Se pensar somente em atingir, golpear, bater ou tocar o inimigo, não será

capaz de aniquilá-lo. Mais do que tudo, deve pensar na ação para o aniquilar." Estas sábias palavras são aplicáveis hoje como foram há 300 anos.

 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ARTES MILITARES> / Tática /; Guerra de Manobra; Guerras;

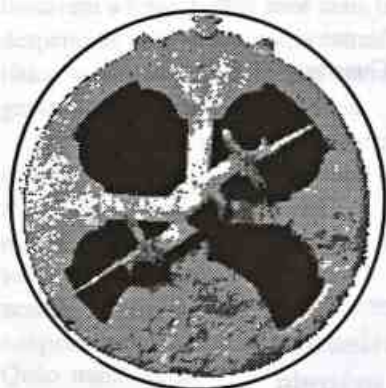


**No esporte, reconhecer a superioridade do vencedor
é um gesto que se recomenda a quem o pratica**

Almirante Frederico Villar

Do Livro *Faze Assim...* (Breviário Moral e Cívico), 1952

Conheça o Serviço de Documentação da Marinha Espaço Cultural da Marinha



Arqueologia Subaquática

Com acervo próximo a 500 peças de valor inestimável, esta exposição compõe-se de material resgatado de embarcações naufragadas no litoral brasileiro entre 1648 e 1916. São moedas de ouro, prata e cobre, porcelana chinesa,

imagens sacras, louças e cerâmicas, canhões, munição etc.

Estes objetos estão agrupados por embarcação pesquisada, inclusive com painéis que resumem a história de seu naufrágio e trabalho de resgate em seu

sítio arqueológico. O módulo apresenta ainda ambientações em tamanho natural que retratam uma mesa de jantar e uma cozinha dos galeões, procurando dar uma noção ao visitante sobre o ambiente a bordo.

A INFLUÊNCIA DO PODER NAVAL NO RESULTADO DA GUERRA CIVIL NORTE-AMERICANA

"The time to mend the roof is when sun is shining"
(John Fitzgerald Kennedy)

ANTONIO CESAR MARTINS SEPÚLVEDA
Capitão-de-Mar-e-Guerra

SUMÁRIO

- O cenário
- A Marinha da União
- As estratégias
- O bloqueio naval
- A ameaça vinda do mar
- A passagem de Nova Orleans
- A reação dos confederados
- A *Merrimack*
- *O Monitor*
- *Monitor versus Virginia*
- As limitações e o esforço dos confederados
- Os *ironsides* da União
- A guerra de corso
- A estratégia do desespero
- A aura protetora de um Poder Naval
- A lição

O CENÁRIO

Nos momentos cruciais da Guerra de Secessão norte-americana, enquanto os Exércitos do Sul e do Norte combatiam em manobras confusas, sufocavam em espessas nuvens de fumaça e lamentavam-se diante de extensas listas de baixas, um componente, ainda quase intangível, fazia

a balança pender, inexoravelmente, contra os sulistas. No mar, em baías e enseadas, ao longo de rios navegáveis, a pressão irresistível do Poder Naval da União esmagava a traquéia do apoio logístico às forças combatentes dos confederados, levando-as à penúria de meios materiais e, em alguns casos, à inanição. Por si só — é bom que se diga — a Esquadra ianque jamais poderia vencer a guerra. Em conjunto com sua

força terrestre, mostrar-se-ia, paulatinamente, um fator de força decisivo. Dentre as diversas e conhecidas vantagens estratégicas da União sobre o Sul, nenhuma outra foi tão letal para o objetivo político dos confederados.

A guerra civil coincidiu com uma ingente mudança na concepção de meios navais. De certa forma, agiria como catalisador de duas grandes alterações. No limiar da crise interna norte-americana, as Marinhas do mundo encontravam-se no processo de ajuste da transição da vela para o vapor. No término do conflito, a substituição da madeira pelo ferro, na construção de navios, já ia bem adiantada. Juristas, estas duas revolucionárias transformações teriam, como se sabe, um alcance significativo. Esse período é hoje reconhecido como um dos mais relevantes pontos de inflexão da tecnologia aplicada à guerra naval, assim como no modo de conduzi-la, em termos estratégicos, táticos e logísticos. Entretanto, foi sombreado pelo que estava ocorrendo em terra. Não se pode negar, contudo, que, em 1865, as Marinhas de peso já se assemelhavam muito mais às Armadas do século XX do que à Esquadra de Nelson em Trafalgar.

O Sul nada possuía que pudesse ser chamado de Marinha de Guerra. Por seu turno, a União dispunha de meios flutuantes, os quais, tomados em conjunto, formavam uma Esquadra adequada, na época, às campanhas essencialmente oceânicas, mas imprópria para as tarefas que teria de desempenhar, em apoio às operações terrestres. Ambos os oponentes foram compelidos à improvisação. Ao improvisarem, os confederados, apesar de tudo, demonstraram, tanto quanto os ianques, engenho e criatividade. A diferença estava na maior quantidade de recursos disponíveis à União, para o preparo e a aplicação de seu Poder Naval. O Sul — talvez inconscientemente,

talvez apostando alto demais — entrou em uma corrida contra o tempo, que não poderia vencer.

A MARINHA DA UNIÃO

Em abril de 1861, a União possuía 90 navios. Mais da metade eram veleiros. Cerca de 40 unidades, movidas a vapor, na maior parte, encontravam-se impossibilitadas de manobrar, por avarias diversas, falta de verbas e de sobressalentes. Pior ainda, esses navios estavam espalhados por vários estaleiros — ou arremedos de estaleiros — fora de comissão, praticamente desguarnecidos e sem qualquer tipo de controle aceitável para uma eventual mobilização. Os poucos com condições de operar achavam-se fora do país, em portos asiáticos e europeus, o que demandaria um período considerável para trazê-los de volta aos portos americanos(1).

O orgulho da Marinha federal era uma flotilha de cinco fragatas a vapor. Constituíam um grupamento de então “poderosos” navios de madeira, com cascos reforçados, configurados com armamento excepcionalmente pesado. Dispunham de poder de fogo no mínimo equivalente aos dois meios flutuantes mais modernos de então. No início dos combates, estas cinco fragatas estavam impossibilitadas de manobrar e com escassas possibilidades de serem prontificadas em curto prazo. Havia ainda, dentre as unidades a vapor, cinco chalupas de primeira classe, todas de madeira, menores e menos formidáveis que as fragatas, mas prontas para operar; quatro embarcações de rodas laterais — reportava-se aos primeiros experimentos da Marinha dos Estados Unidos com propulsão — que se mostrariam inadequadas, pela simples razão de as instalações de máquinas e de caldeiras terem sido montadas bem acima da linha d’água; oito chalupas leves,

adaptadas para vapor, de tipo e classe "um tanto ou quanto indeterminados"; meia dúzia de navios "mais ou menos de guerra", de pequeno porte e armamento de eficácia discutível; alguns rebocadores e embarcações de porto (8).

Com esses meios, a União teria de controlar mais de 3.500 milhas náuticas de litoral confederado, as calhas principais de rios como o Mississippi e o Tennessee, além das inúmeras e extensas baías enseadas ao longo da costa atlântica; bombardear portos confederados, muitos deles consideravelmente fortificados; e apoiar o Exército em incursões anfíbias do Cabo Hatteras até a foz do Rio Grande. Para tanto, parecia bastante claro que os navios eram poucos e inadequados, uma vez que, dentre outros aspectos, seu sistema de propulsão, pela força de sucção das bombas de circulação, exigia águas límpidas, sob pena de entupimento das redes (8). Dificilmente, portanto, poderiam operar, por longos períodos, em bloqueios de portos, operações anfíbias ou ribeirinhas.

Em suma, para um teatro de operações marítimo, a Esquadra nortista, desde que reparada e corretamente empregada, aten-

deria ao critério de adequabilidade. Para ações muito próximas à costa ou em águas interiores, não contava com os meios de que a Marinha federal especificamente necessitava.

AS ESTRATÉGIAS



Presidente Abrahan Lincoln

A Confederação gozava de certa vantagem com a adoção de uma estratégia defensiva, em face de seu maior conhecimento do teatro de operações terrestre, porquanto a maior parte das ações desenvolveu-se em território sulista, principalmente, no Estado da Virgínia. A lógica confederada presumia o objetivo estratégico de manter o apoio logístico às tropas sulistas até

que "o Norte perdesse a vontade de lutar" (1). Em contraste, a União visualizou objetivos, que demandavam linhas de ação agressivas, em várias frentes e com "verdadeiras avenidas de linhas de comunicações" (1) a serem protegidas.

Segundo a imprensa da época, a estratégia "mais popular" nos meios políticos e apoiada pela grande maioria do povo nortista era a de "marchar sobre Richmond", Virgínia, a capital confederada. Acredita-

vam que a queda do centro do poder confederado desmoralizaria o Sul e, rapidamente, poria fim ao conflito. Os estrategistas militares do Presidente da União, Abraham Lincoln, entretanto, desaconselharam a ação direta e convenceram o Presidente a implementar o Plano "Jibóia" (*The Anaconda Plan*). Concebido pelo General Winfield Scott, o plano previa o estabelecimento de um bloqueio naval, a fim de impedir a importação pelos confederados de bens europeus. O Plano Jibóia ainda projetava uma invasão, a fim de controlar os vales dos Rios Mississippi e Tennessee, dividindo ao meio a Confederação (4).

Os líderes sulistas também divergiam sobre a estratégia aceitável a ser adotada. O Presidente da Confederação, Jefferson Davis, pensava em termos de uma postura defensiva, que, no seu entendimento, "cansaria o Norte e atrairia a simpatia e o apoio da comunidade internacional" (1), o que culminaria com a consecução de seu objetivo político, ou seja, o reconhecimento da independência da Confederação. Uma outra corrente pregava uma grande e fulminante ação ofensiva, antes que a União tivesse tempo de concluir a mobilização de sua poderosa

estrutura industrial. Defendiam a tese de que as fronteiras confederadas, incluindo-se as marítimas, eram longas e vulneráveis e, portanto, a estratégia de Davis seria menos aceitável, "para não dizer irreal" (2). O editorial de um jornal de Atlanta, Georgia, argumentava que "quanto mais

prolongada fosse a guerra, menores seriam as possibilidades de uma vitória da Confederação" (6).

A investidianaque contra Richmond, como se sabe, foi um fiasco. Fracassou também o golpe rápido e decisivo, pretendido pelos confederados. Lincoln — precipitadamente, é verdade, como veremos a seguir — não perdeu tempo em optar pelo Plano "Jibóia". Ao Presidente Davis res-

tavam apenas a adoção de sua idéia original da estratégia defensiva e a expectativa de um desgaste prematuro no esforço de guerra nortista.

A Confederação ansiava pelo reconhecimento internacional de seu objetivo político de emancipação. Em especial, por parte dos centros do poder mundial da época: França e Inglaterra.

Confiavam os Confederados na grande dependência das indústrias têxteis dessas potências, em relação ao algodão sulista.



O Presidente da Confederação, Jefferson Davis

Setenta e cinco por cento do algodão importado pelos ingleses era do Sul dos Estados Unidos. Com este comércio prejudicado pelo bloqueio naval, os Confederados esperavam uma intervenção européia a seu favor (4).

O BLOQUEIO NAVAL

Logo após ter sido disparado o último tiro no Forte Sumter, Carolina do Sul, em abril de 1861, o Presidente Abraham Lincoln determinou o bloqueio naval de todos os portos do Sul (8).

Entendemos que, em princípio, foi uma decisão precipitada e, em consequência, um grave erro estratégico. Lincoln deveria ter anunciado, formalmente, à comunidade internacional que os portos dos Estados sublevados haviam sido, temporariamente, fechados. A revolução do conflito interno determinaria ou não a necessidade da proclamação oficial de um bloqueio naval.

Em razão de um conflito, seja crise ou guerra, portos de outros países são bloqueados; portos nacionais são fechados. Embora isso possa soar como um mero jogo de palavras, denotando, talvez, uma excessiva preocupação semântica aparentemente irrelevante, tal argumento foi, de fato, utilizado pelo governo britânico na condução inicial da crise, como veremos a seguir.

O anúncio do bloqueio quase resultou em reconhecimento tácito do próprio go-

verno de Washington da existência do Sul como um país independente. Algumas potências européias, na esteira da Inglaterra, que costumavam importar fumo e algodão do Sul dos Estados Unidos, ao tomarem conhecimento do anúncio do bloqueio por Washington, não perderam tempo em debater publicamente sobre os "direitos beligerantes" da Confederação. A Inglaterra apressou-se em declarar que desconhecia o dispositivo do Direito Internacional que a fizesse respeitar o bloqueio naval imposto

pelo "país do Norte ao país do Sul", a não ser que o "suposto bloqueio" fosse eficaz "ao ponto de impedir a Armada Real de apoiar, respaldar, defender e proteger os interesses de Sua Majestade"(4). Não é preciso lembrar que, na época, impedir a Armada Real de fazer qualquer coisa seria tarefa de efeito desejado discutível.

Lincoln logo compreendeu que um bloqueio naval "apenas no pa-

pel"(1) de nada adiantaria. O Poder Naval nortista precisava, com rapidez, adquirir credibilidade suficiente, perante a comunidade internacional, a fim de tornar inaceitável o risco de navios mercantes, mesmo escoltados, demandarem os portos confederados. Portanto, o primeiro problema da Marinha federal seria o de obter, em algum lugar e de alguma forma, a altos custos e em curto prazo, os meios flutuantes em quantidade suficiente, adequados à transformação do "bloqueio de papel" em

Confiavam os confederados na grande dependência das indústrias têxteis dessas potências, em relação ao algodão sulista. Setenta e cinco por cento do algodão importado pelos ingleses era do Sul dos Estados Unidos. Em contraste, a União visualizou objetivos, que demandavam linhas de ação agressivas

um bloqueio dissuasivo e eficaz.

Essa imensa tarefa foi cumprida a custos altíssimos. O resultado foi a montagem de uma Esquadra bastante heterogênea. Qualquer coisa que pudesse flutuar e portar um canhão ou dois foi utilizada, porquanto a maior parte desses meios, supunham os estrategistas de Lincoln, exerceria mais ação de presença do que propriamente de combate (8). Embarcações de todas as variedades concebíveis foram armadas e comissionadas para se posicionarem ao largo dos portos sulistas. Em termos de dissuasão, sua capacidade era bastante discutível. Contudo, essas geringonças prestaram um excelente serviço, com benefícios bem maiores do que se poderia prever. Simultaneamente, dava-se início a um processo febril de construção naval.

Três fatores contribuíram sobremaneira para o êxito dessa primeira fase da empreitada. Em primeiro lugar, materializou-se o bloqueio naval pretendido pelos ianques, dando-se um aspecto de autenticidade e, de certa forma, de legalidade ao que parecia, aos olhos do mundo, apenas mais um artifício do presidente americano. Segundo — talvez o fator mais significativo — foi o grande e inexplicável equívoco político da decisão dos confederados de interromper o fornecimento de algodão aos mercados europeus, o que impedia a Armada Real inglesa — porquanto lhe faltaria o respaldo legal para o apoio militar a um país que desejava fazer comércio com Londres — de, em defesa dos interesses da coroa, vir em auxílio do governo de Richmond. Terceiro, ganhou-se tempo a ser dedicado à

mobilização do parque industrial nortista, para a construção dos navios de guerra de que, tão urgente-mente, Lincoln necessitava (2).

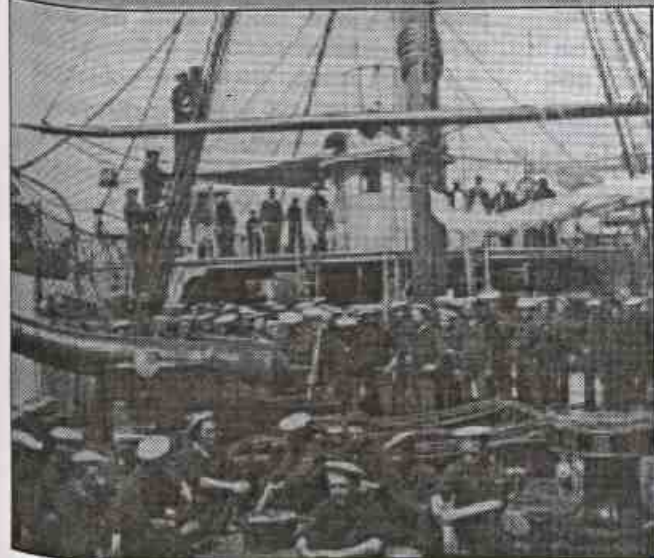
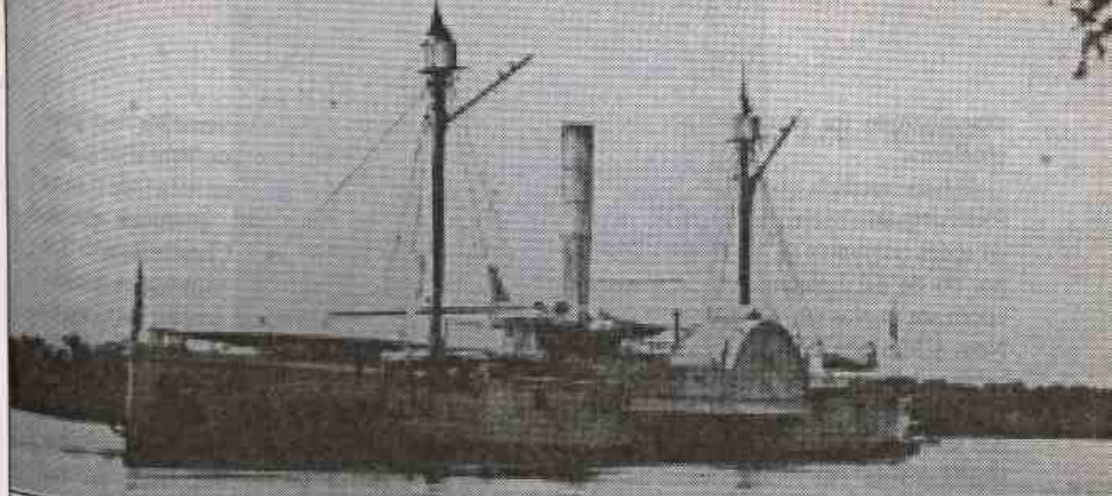
Em prazos espantosamente curtos, foram construídas 24 canhoneiras de 500 toneladas, movidas a vapor, de pouco calado e bem configuradas para engajamento em áreas restritas. Foram logo batizadas “navios de 90 dias”, porque este era o tempo despendido entre o batimento da quilha e a incorporação. Construíram-se cruzadores — seriam cerca de 12, mas a bibliografia disponível é contraditória e não fornece dados confiáveis quanto ao

número exato de unidades incorporadas — para investidas contra as linhas de comunicações marítimas dos Estados do Sul. A novidade foram as 47 canhoneiras fluviais de duas proas (*double-enders*) — veja ao lado —, tipo barca da Cantareira, casco es-

guio — como o de uma canoa — e propulsão a vapor por rodas laterais. Eram fáceis de manobrar em rios e canais estreitos, onde não houvesse espaço para inversão de rumo. Guinadas bruscas eram efetuadas com uma simples reversão de engrenagens (8).

O bloqueio naval cresceu, gradativamente, em eficácia com a incorporação dos novos meios, de maneira que, no final da guerra, seus efeitos foram letalmente constritivos. É bom que se diga, entretanto, que o bloqueio, em nenhuma fase do conflito, foi cem por cento efetivo. Houve falhas. Arrojados comandantes sulistas delas se aproveitaram, entrando em portos confederados com cargas preciosas

Stringham dispunha, em seu grupo-tarefa, de duas fragatas com grande poder de apoio de fogo naval, que bombardearam os fortes à submissão. O desembarque foi efetivado por meio de escaleres.



OS DOUBLE-ENDERS

O U.S.S. *Mendota*, um dos navios especiais construídos em quantidade para a União

U.S.S. *Pontiac*, do Almirante Luce, uma típica canhoneira de madeira

Fotos: C.A.B. (*Proceedings* — Arquivo Nacional)

para o esforço de guerra. Contudo, a medida de eficácia do bloqueio, a rigor, não estava na porcentagem de navios que conseguiram furá-lo, mas sim na crescente quantidade de bens essenciais que a Confederação ia, inexoravelmente, deixando de receber. O governo de Richmond foi condenado a uma morte lenta por estrangulamento logístico.

A AMEAÇA VINHA DO MAR

Para operações ofensivas, a Marinha federal estava razoavelmente preparada, e essas foram iniciadas cerca de quatro me-

ses após o começo do conflito armado. No fim de agosto de 1861, um grupo-tarefa comandado pelo Almirante Silas Stringham, cujo corpo principal era composto por cargueiros que transportavam uma brigada de infantaria, efetuou um desembarque anfíbio e atacou os fortes confederados que guardavam a entrada de Hatteras Inlet, principal canal de acesso à extensa Enseada de Pamlico, na Carolina do Norte. Stringham dispunha, em seu grupo-tarefa, de duas fragatas com grande poder de apoio de fogo naval, que bombardearam os fortes à submissão. O

desembarque foi efetivado por meio de escaleres.

É bem verdade que essa operação não fora adequadamente planejada, em termos de ações conjuntas de progressão no terreno, ou de estabelecimento de pontos de apoio aos navios empregados no bloqueio. Nem a Marinha nem o Exército estavam preparados para qualquer outro efeito desejado que não fosse a simples ocupação dos fortes. Serviu, contudo, para o estabelecimento de um modelo para as ações subseqüentes, cujos resultados foram mais compensadores. Tanto assim que, logo em novembro, outro grupo-tarefa anfíbio, co-

mandado pelo Almirante Samuel F. DuPont, demandou o litoral na Carolina do Sul, bombardeou os Fortes Walker e Beauregard, forçando ambos à rendição, e ocupou a pequena cidade de Porto Royal, que logo foi transformada em base de apoio logístico para a Esquadra federal. No início de 1862, o Almirante Louis M. Goldsborough e o General Ambrose E. Burnside lideraram diversos assaltos anfíbios às enseadas da Carolina do Norte, a partir de Hatteras Inlet. A Ilha Roanoke foi ocupada, as cidades de Elizabeth e New Bern foram capturadas, e o poderoso Forte Macon, principal guardião do acesso à estratégica cidade de Beaufort, foi tomado.

Com efeito, as ações empreendidas deram aos federalistas o controle da área marítima de toda a costa da Carolina do Norte, tornando mais fácil a efetivação do bloqueio naval, um dos objetivos estratégicos do Norte. Mais ainda,

aumentaram significativamente os problemas do presidente confederado, colocando-o diante da ameaça de uma iminente invasão, em qualquer praia, entre Richmond e Charleston. Tal inquietação obrigou os estrategistas confederados a deslocarem tropas, enfraquecendo outras frentes. O resultado imediato foi a tomada pelo Exército ianque do Forte Pulaski, na foz do Rio Savana, em uma operação inteiramente terrestre (8), a qual, entretanto, só foi possível graças ao controle da área marítima citada.

**O Capitão-de-Mar-e-Guerra
Dixon Porter lançou bombas no
interior dos fortes, durante
uma semana inteira,
praticamente sem
interrupção, numa bem
planejada manobra de
revezamento**

**A PASSAGEM
DE NOVA
ORLEANS**

O golpe mais terrível, entretanto, foi o ataque a Nova Orleans, então a maior cidade da Confederação. A missão coube ao já idoso, porém rijo e competente Almirante David

Glasgow Farragut, à testa de uma flotilha de diversos tipos de navios, onde se incluía um grupamento de escunas convertidas e adaptadas para lançamento de morteiros.

Com invulgar criatividade, montaram-se nessas embarcações lançadores de morteiros — “que mais pareciam banheiras de ferro bastante reforçadas” (3) — capazes de, com surpreendente precisão, projetar petardos de 13 polegadas no interior de fortes próximos à costa. Farragut demandou a foz do Mississippi e, em meados de abril (1862), abriu fogo contra os Fortes Jackson e St. Phillip, que deveriam proteger a barra de Nova Orleans. O grupamento de “navios-morteiros”, comandado pelo

Capitão-de-Mar-e-Gerra Dixon Porter, lançou bombas no interior dos fortes, durante uma semana inteira, praticamente sem interrupção,

numa bem planejada manobra de revezamento. Em seguida, protegidos pela escuridão que reinava às duas horas da manhã de 24 de abril, os navios principais de Farragut forçaram a passagem. Os confederados engajaram com a errática e dembalida artilharia dos fortes, também prejudicada pela escuridão da lua nova, e algumas embarcações de porto improvisadas com armamento de pequeno calibre, as quais não eram páreo para o poderoso armamento naval ianque. Num lance de desespero, os confederados deitaram ao rio jangadas em chamas que, descendo a correnteza, foram evitadas pelas manobras dos navios nordestas sem qualquer avaria significativa.

A passagem foi consumada ainda no crepúsculo matutino, sem danos de relevância para a força naval, que pôde, então, deslocar-se rio acima e cortar as linhas de comunicações das forças confederadas de Nova Orleans. Ambos os fortes foram compelidos à rendição in-



A CRIATIVIDADE

Um *ferry-boat* transformado em canhoneira

Foto: CAB
(Proceedings)

condicional. A cidade e, principalmente, todos os pequenos portos existentes no estuário do Mississippi caíram nas mãos dos federalistas (3).

A perda de Nova Orleans foi desastrosa para a causa sulista. Os danos — o tempo demonstraria — foram irreversíveis. Trata-se de um exemplo típico do peso do fator de força representado por um Poder Naval que pode operar, livremente, sem o desafio de outro Poder Naval que, pelo menos, lhe iniba os movimentos e, sobretudo, a agressividade. A Marinha federal podia operar, quando e onde lhe conviesse, ao longo da costa sulista, toda ela vulnerável.

Os confederados sempre tiveram consciência da ameaça que pairava sobre Nova Orleans, mas supunham que a direção dessa ameaça viria de montante do Mississippi. Preocupados com as tropas ianques que se posicionavam entre as cidades de Shiloh e Memphis, nelas concentraram forças, a fim de impedir o avanço para Sul.

Almirante David Glasgouv Farragut



Como eram em maior número, provavelmente os confederados houvessem tido êxito, não fosse o golpe mortal desferido por Farragut que, no dizer de um historiador, "literalmente, entrou pela porta dos fundos"(6).

A REAÇÃO DOS CONFEDERADOS

Vejamos, agora, a postura dos estrategistas confederados, ao vi-sualizarem — pela pior forma possível — as inúmeras possibilidades do inimigo, em função de seu Poder Naval.

Com efeito, se Abraham Lincoln tinha a enorme vantagem advinda do controle de áreas marítimas vitais, Jefferson Davis, por sua vez, envidou valentes esforços para estabelecer o equilíbrio de forças em mar aberto e águas interiores.

Faltava ao Sul uma Marinha Mercante, que assim pudesse ser chamada (8). Pior ainda, comparados aos ianques, não se poderia dizer que os confederados tivessem, de um modo geral, a mentalidade marítima imprescindível ao entendimento do mar como instrumento de progresso, de qualidade de vida da população e, sobretudo, de defesa. Dispunha o Sul de quase nada, em termos de estaleiros e capacidade industrial instalada para construção de sistemas de propulsão e armamento, apropriados a navios de guerra (8). É inegável, no entanto, que demonstraram engenho, criatividade e perseverança. Tanto

assim, que as autoridades navais confederadas, com forças improvisadas e poucos recursos, conseguiram muito mais do que seria lícito esperar. Os próprios ianques não conseguiram ser tão inventivos. A diferença estava no fato de ter sido mais fácil para os nortistas transformarem sua inventividade em realidade concreta.

O célebre episódio da *Merrimack* é um exemplo interessante e ilustrativo.

A MERRIMACK

A *Merrimack* era uma das cinco fragatas a vapor, orgulho da Marinha federal (1). Como já se disse, a exemplo das demais da mesma classe, encontrava-se impossibilitada de manobrar. Dentre outras razões, as máquinas estavam em péssimo estado. Quando a guerra civil começou, achava-se a *Merrimack* desativada na Base Naval de Norfolk (8). Os ânimos em Norfolk, Virginia,

Faltava ao Sul a mentalidade marítima imprescindível ao entendimento do mar como instrumento de progresso, de qualidade de vida da população e, sobretudo, de defesa.

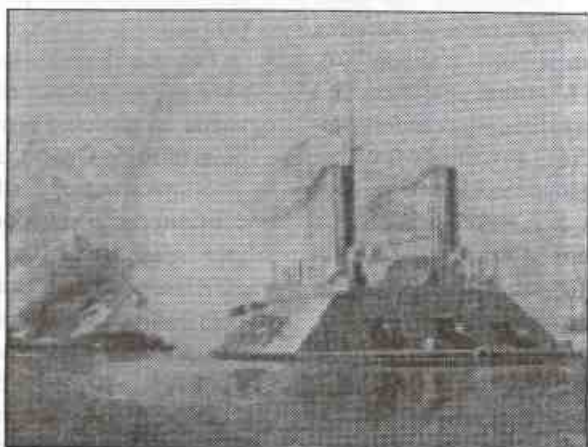
Entretanto, com engenho, criatividade e perseverança, com forças improvisadas e poucos recursos, as autoridades navais confederadas conseguiram muito mais do que seria lícito esperar

como se sabe, pendiam, ardentemente, para o lado da Confederação (3). Não foi muito difícil, portanto, as tropas confederadas se apoderarem daquela área em 20 de abril de 1861. Conquistavam, assim, não apenas as instalações navais ali existentes, mas também cerca de 1.000 canhões e muita munição, que serviriam para equipar seus fortes, ao longo da costa (8).

Ao abandonarem a base, os ianques tiveram o cuidado de, antes, atear fogo à *Merrimack* e pô-la a pique. Contudo, os

engenheiros confederados refluíram a fragata e, após a inspeção, constataram as boas condições das obras-vivas. Ato contínuo, a partir do que restara da *Merrimack*, e

com muita imaginação, reconstruíram o navio, mas com características tais que o mundo jamais conhecera. O casco foi rebaixado, e uma superestrutura de bordas inclinadas foi montada na seção de meianau, que batizaram de “cidadela” (sic). As anteparas da “cidadela” continham aberturas para dez canhões. Eram compostas de carvalho e pinho, untadas com piche, de 62 cm de espessura, e recobertas por uma camada de ferro de 5 cm. Uma pequena torreta, igualmente en-couraçada, colocada a vante, fazia as vezes de passadiço. Um



A *Merrimack*
ou
Virginia

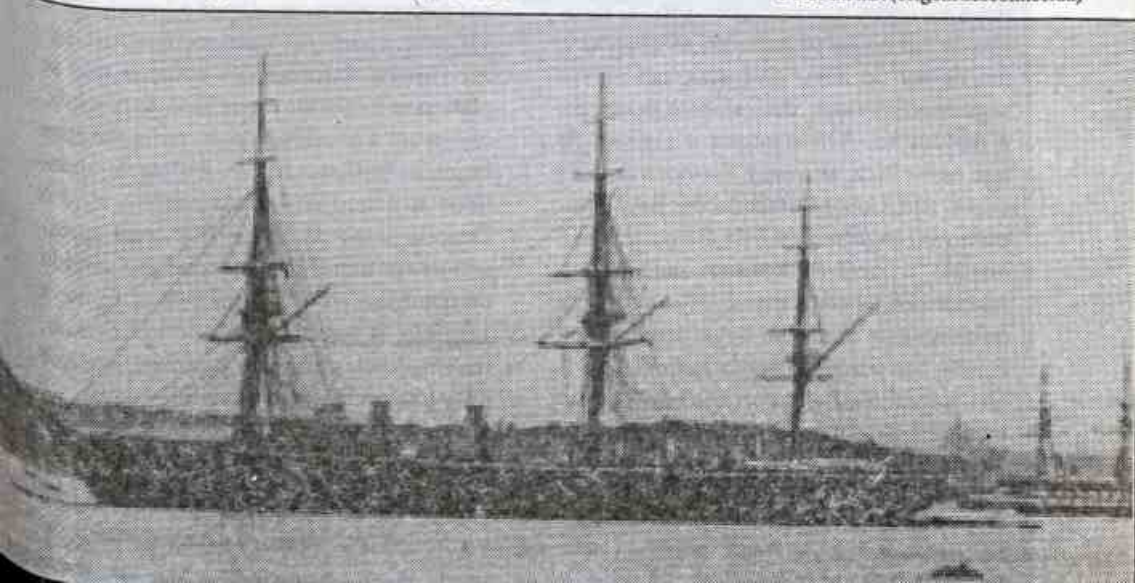
Fotos: C.A.B. (*Proceedings*)

esporão de 1,22 m foi soldado ao bico-de-proa (1).

Ao ser lançada ao mar, a *Merrimack*, rebatizada de *Virginia*, parecia mais “um celeiro à matroca, do qual apenas o telhado podia ser visto na superfície” (6). Os conveses por anteavante e ante-a-ré da “cidadela” eram lavados pelas ondas, mesmo em águas tranqüilas” (6). A velocidade máxima mantida pela “gerin-gonça” — segundo consta em, pelo menos, duas fontes bibliográficas consultadas — “era baixa, mas ela conseguia mover-se” (6). Em suma,

O *iron-clad* inglês *Warrior* de 9.861 t, de 1861

Foto: C.A.B. (origem desconhecida)



era "um dos bichos mais ruins de manobra que o ser humano já botou a flutuar"(6), mas, em todas as Marinhas de então, "não haveria muitos navios que poderiam encará-la numa refrega"(6). A Armada francesa possuía uma fragata de madeira com cou-raça de ferro, e a inglesa dispunha de alguns navios recobertos por grossas chapas desse metal (*ironsides*), tais como os temidos *Warrior* e *Black Prince* (8).

"Os demais navios de guerra do mundo eram todos de pau" (6).

Cabe lembrar que a parte de madeira da *Virginia* — as obras-vivas — permanecia sempre submersa.

Uma vez que os navios de guerra existentes eram, em grande maioria, de madeira, ninguém ainda se incomodara em criar projetos capazes de perfurar cou-raças de ferro, mesmo aquelas com a tênue espessura da superestrutura da *Virginia*. Ao longo do conflito, percebeu-se que, no caso específico da *Virginia*, a perfuração só era possível com tiros repetidos de canhão de 15 polegadas a curtíssima distância. Mesmo assim, o pior dano causado, nas primeiras salvas, resumia-se em meras rachaduras, as quais teriam de ser de novo alvejadas, nas salvas seguintes, para que, efetivamente, ocorresse a perfuração. Acrescente-se o registro de que essa tática, às vezes, funcionava e, às vezes, não. Contudo, tais ilações pouco importavam na manhã de 8 de março de 1862, quando "a *Virginia* flexionou seus músculos e desceu, laboriosamente, o Rio Elizabeth rumo ao mar aberto ao largo de Hampton Roads; isto porque nenhum navio da Marinha federal, naquela data, ostentava armamento capaz sequer de causar-lhe um susto"

(8).

Em sua primeira incursão, a *Virginia* causou pandemônio na Casa Branca, levando ao pânico o próprio Presidente e o Secretário da Guerra, Edwin M. Stanton.

Simplesmente, destruiu a *Cumberland* e a *Congress*, provocou o encalhe da *Fragata Minnesota* (da mesma classe da *Merrimack*) e saiu praticamente ilesa. A impressão que se tinha era a de que, sozinha, a *Virginia* poderia pôr a pique toda a Esquadra ianque. Ao cair da noite, a *Virginia* regressou para o porto, com planos de, na manhã seguinte, destruir a *Minnesota*, que continuava encalhada, e qualquer outro navio federal que se atrevesse a oferecer combate (8).

No dia seguinte, 9 de março, ocorreria a batalha naval mais dramática da Guerra de Secessão, um duelo

entre a *Virginia* e o *Monitor*".

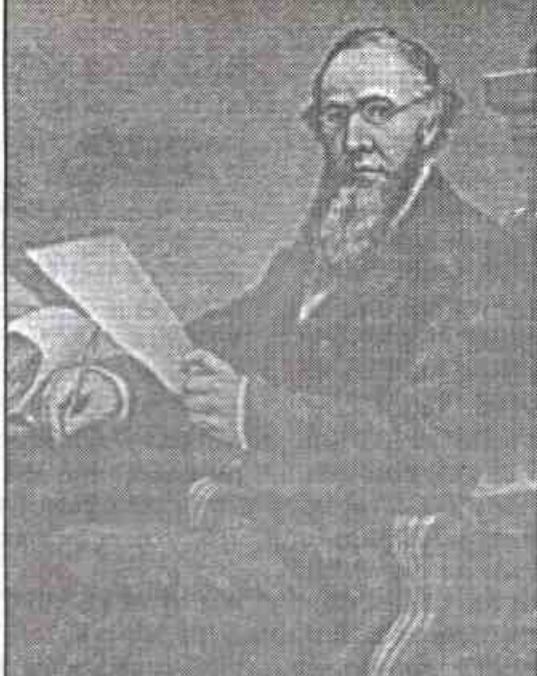
O *MONITOR*

O que era o *Monitor*?

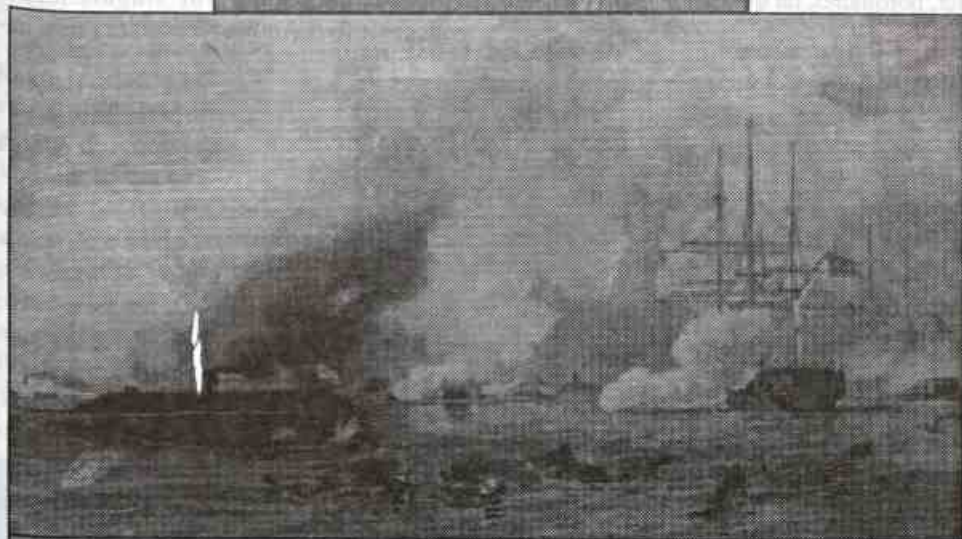
Os confederados levaram quase 11 meses para projetar, construir e incorporar a *Virginia*, a partir do casco soçobrado da *Merrimack*. Informações sobre o que se planejava e executava, na base de Norfolk, chegaram a Washington — pouquíssimos segredos militares foram, realmente, mantidos ao longo de todo o conflito — e o Departamento da Marinha federal apressou-se em tomar providências, no sentido de obter um *ironside*, para fazer frente à *Virginia*. A tarefa coube a John Ericsson, renomado cientista sueco-americano, que projetou um navio, em muitos aspectos — até mesmo na aparência estranha e nada

Ao lado:
O Secretário da
Guerra da União,
Edwin M. Stanton

Todas as fotos:
C.A.B. Origem
não identificada



Abaixo:
O ataque do *Virginia*
às forças da União.



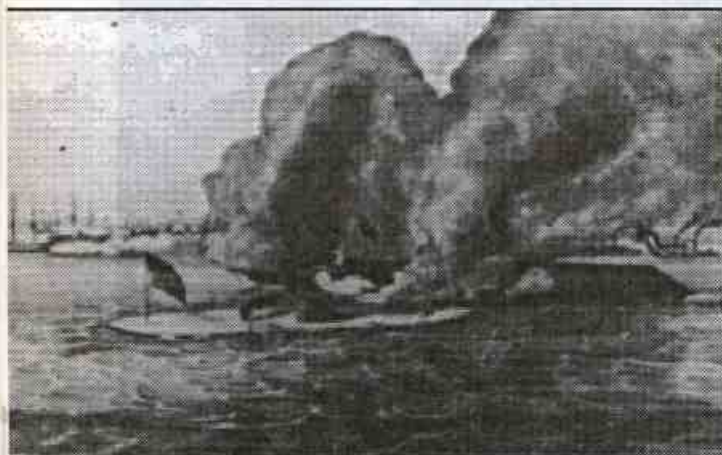
ortodoxa — semelhante à *Virginia*. Ericsson construiu um casco longo e achatado, com não mais de 61 cm, de borda-livre. Na meia-nau, instalou uma torreta giratória, onde foram montados dois canhões de 11 polegadas. Por ante-a-ré da torreta, saía uma pequena chaminé; por ante-avante, um passadiço similar — coincidência? — ao da *Virginia*. Testemunhas oculares diziam que o navio “parecia uma lata velha flutuando de lado com uma dobradiça presa em cima”. O *Monitor*, fruto de uma capacitação industrial mais poderosa, foi prontificado em tempo hábil e levado a reboque de Nova Iorque para Chesapeake. Quase naufragou na travessia, porquanto, tal qual a *Virginia*, não era

bom de mar. Já com propulsão, demandou a entrada daquela imensa baía, posicionando-se, na tarde de 8 de março, em uma área de patrulha, onde se julgava altamente provável a interceptação da *Virginia* (8). Quis o destino que isso ocorresse quando a *Virginia* acabara de concluir os estragos de seu batismo de fogo. É lícito inferir-se que, naquela mesma noite, os dois se cruzaram sem reconhecimento de parte a parte, encobertos pela escuridão.

No dia seguinte, aos 9 de março de 1862, seriam, formalmente, apresentados.

MONITOR VERSUS VIRGINIA

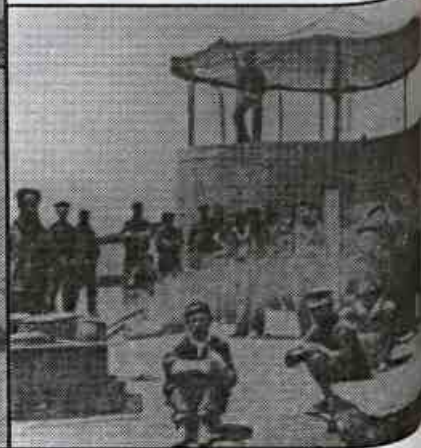
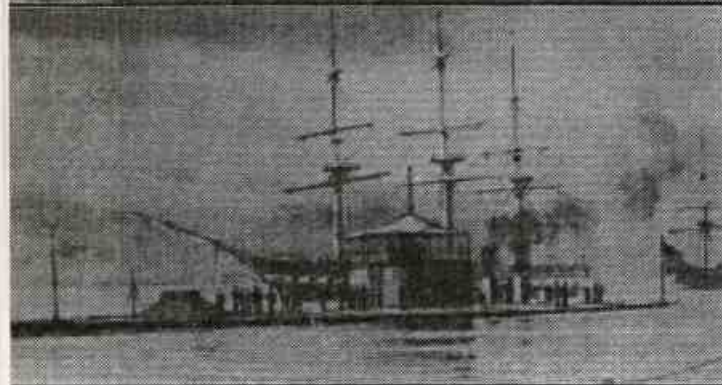
O engajamento foi singularmente inconclusivo. Ambos receberam vários im-



A esquerda:
O engajamento
Monitor versus Virginia.

Fotos: CAB (*Proceeding*)

Em baixo: (2 fotos)
O iron-clad. *Monitor*



pactos, porém nenhum sofreu avaria grave. É fato que a *Virginia* abandonou a batalha e tomou refúgio no Rio Elizabeth. Contudo, é também verdade que o *Monitor* não esboçou qualquer tentativa de sair-lhe em perseguição ou de buscar condições favoráveis — e elas existiam — para um combate final e decisivo (8).

Não houve, portanto, vitória tática. Deixa-se ao leitor o julgamento sobre quem teria ficado com a vitória estratégica, após uma análise imparcial das consequências da chamada Batalha dos Monitores.

Vejamos os fatos.

A partir desse confronto, cessou a eficácia da efêmera guerra de corso da *Virginia* contra a Esquadra federalista, apesar de o navio ter permanecido pronto para operar até 10 de maio do mesmo ano. Por outro lado, a *Virginia*, nesse período, atuou como um ponderável elemento de dissuasão, que inibia a entrada da Esquadra ianque no importante Rio James, em apoio às operações terrestres que lá se desenvolviam. Com efeito, a simples presença da *Virginia*, atracada ao cais da base de Norfolk ou em patrulha ao largo, contribuiu, significativamente, para o retardamento do avanço das tropas federais, sob o comando do General George B. McClellan, que se deslocava pela Península da Virgínia (8). A simples presença do navio confederado, atracado em Norfolk — possivelmente com

a tripulação licenciada —, intimidou McClellan, ao ponto de o general ter tomado a decisão de interromper sua marcha forçada para Richmond. Este é, sem dúvidas, um exemplo clássico do poder de dissuasão que um único meio flutuante, adequadamente armado, pode exercer em um teatro de operações terrestre, pela inquietação provocada no inimigo, reduzindo-lhe a mobilidade e dividindo-lhe as forças.

A *Virginia* caiu em mãos federais, quando, finalmente, McClellan, com muitas baixas, recuperou a base de Norfolk para os ianques, em 10 de maio.

Essas baixas poderiam ter sido evitadas, se o general tivesse contado com o corte das linhas de comunicações dos confederados, por meio de um desembarque de apenas um ou dois regimentos, pela margem direita do Rio James ou do Elizabeth. Isso não se concretizou, porque os federalistas

consideraram inaceitável correr o risco de desafiar a *Virginia*, à luz dos prejuízos materiais que o navio confederado, como já o demonstrara, tinha condições de infligir (2).

A intenção inicial dos ianques após a conquista de Norfolk era a de posicionar a *Merrimack* — voltou ao nome primitivo, por razões óbvias — nas proximidades de Richmond. A tarefa mostrou-se inexequível, posto que não se dispunham de rebocadores apropriados para a faina. O

A simples presença do navio confederado, atracado em Norfolk, intimidou McClellan, ao ponto de o general ter tomado a decisão de interromper sua marcha forçada para Richmond. Este é, sem dúvidas, um exemplo clássico do poder de dissuasão que um único meio flutuante, adequadamente armado, pode exercer em um teatro de operações terrestre

navio, por seus próprios meios, não poderia vencer alguns trechos rasos do Rio James, em virtude do consistente problema da forte sucção das bombas de circulação, que ainda teimava em entupir a rede de circulação principal. Pensou-se, então, em incorporá-lo às forças empregadas no bloqueio naval mais ao sul. A solução, contudo, revelou-se

inaceitável, em face da falta de manobrabilidade do navio em mar aberto, agravada pelo embarque constante de água do mar nas travessias mais longas. Até então, a *Merrimack* só operara em águas relativamente abrigadas. Decidiu-se, finalmente — ou melancolicamente —, pela destruição e o afundamento do navio (8).

Qualquer que seja a interpretação do episódio, parece não haver dúvidas sobre o fato de as peripécias da *Merrimack*, em termos universais, terem contribuído, ponderavelmente, para a grandiosa transformação sofrida, na época, pelo estado da arte da guerra no mar. Provou, por outro lado, em termos locais, que os engenheiros navais sulistas, tanto quanto os nortistas, revelaram competência técnica para, rapidamente, se adaptarem à nova era mecânica que começava. Com efeito, o *Monitor* possuía melhoramentos, em relação à *Virginia*. Os sulistas, contudo, tomaram a iniciativa, apesar de



O General da União George B. McClellan

disporem de menos recursos.

AS LIMITAÇÕES E O ESFORÇO DOS CONFEDERADOS

Analisemos, neste ponto, outro ângulo da questão que deve sempre ser levado em conta quando se discutem os fatores de

força e fraqueza envolvidos da Guerra de Secessão americana. Pretende-se, entretanto, por coerência, confinar a análise a uma abordagem essencialmente naval.

Tivessem os confederados um parque industrial mais aceitável, comparado aos ianques, o desenvolvimento da campanha naval da guerra civil poderia ter sido diferente. A literatura consultada sugere um consenso sobre este aspecto. O Sul, mesmo limitado por esse fator de fraqueza, com extremo esforço, conseguiu comissionar diversos navios semelhantes à *Merrimack*. A maioria deles revelou-se altamente eficaz. Eram conhecidos como *ironsides*.

Houve o *Arkansas*, construído em Memphis, Tennessee, que penetrou no corpo principal de um grupo-tarefa ianque, ao largo de Vicksburg, fez um grande estrago sem sofrer um arranhão, mas um problema de máquinas, com perda de propulsão, provocou-lhe o encalhe em um banco de areia, perto de

Baton Rouge. Foi des-truído por sua tripulação. Mesmo vendo o *Arkansas* imobilizado, os navios inimigos dele mantiveram uma respeitosa distância. Assina-le-se que, somente após o afundamento do *Arkansas*, em abril de 1863, o General Ulysses S. Grant pôde retomar as manobras para a conquista de Vicksburg, onde chegou em meados de maio. Com a proteção de uma flotilha de canhoneiras fluviais e, em especial, de vários navios de apoio logístico, o General posicionou suas tropas ao longo do braço do rio ao sul da cidade. Com apoio de fogo naval, manteve Vicksburg sitiada e sob bombardeio cerrado por 47 dias. Seguiram-se cenas de carnificina e destruição. A população buscava o refúgio de cavernas. Finalmente, em 4 de julho, aniversário

da independência americana — fatidicamente, no dia seguinte à derrota sulista na célebre Batalha de Gettysburg — a guarnição confederada de Vicksburg rendeu-se ao General Grant. Os ianques conquistavam, assim, o controle sobre o Rio Mississippi e abriram o caminho para o domínio do Rio Tennessee, escancarando as portas de entrada para os Estados do Alabama e da Georgia, nas Batalhas de Chickamauga e Chattanooga, no outono de 1863. Em consequência, a União conquistava mais um de seus objetivos estratégicos: dividir a Confederação em metades, sem linhas de comunicações entre si.

Era o ponto de inflexão definitivo da guerra.

Somente após o afundamento do *Arkansas*, em abril de 1863, o General Ulysses S. Grant pôde retomar as manobras para a conquista de Vicksburg

Logo no início de 1864, motivado por tais sucessos, o Presidente Lincoln nomeou Grant “Comandante-em-Chefe de todas as forças da União” (8)

Houve o *Albemarle*, que, em decorrência de seu forte poder de dissuasão, interrompeu o controle que a Marinha federal mantinha de todas as enseadas e baías da Carolina do Norte. O controle só foi restabelecido quando o *Albemarle* abalroou um dos “torpedos” — como eram chamadas as minas de deriva — engenhosa e heroicamene plantado pelo jovem Tenente William Cushig, que foi condecorado por ato de bravura (8).

Houve o *Tennessee*, que, es-coteiro, enfrentou toda a Esquadra de Farragut ao largo de Mobile Bay no verão de 1864. Esta batalha, em termos de diferença quantitativa na comparação de forças, “é a única do gênero registrada na história naval”, a não ser, em menores proporções numéricas, a célebre Batalha do Rio da Prata. Há controvérsias sobre o verdadeiro motivo da rendição do *Tennessee*, após muitas horas ininterruptas de combate. A versão hoje oficialmente aceita é a dos sulistas, ou seja, a de que a pequena tripulação do bravo *Tennessee* estaria com estafa e praticamente sem munição (8).

Houve o *Louisiana* — maior, mais bem armado e recoberto com uma couraça de ferro de espessura superior à da *Merri-mack* — que não chegou a operar. Estava sendo construído, com o propósito de proteger Nova Orleans na foz do

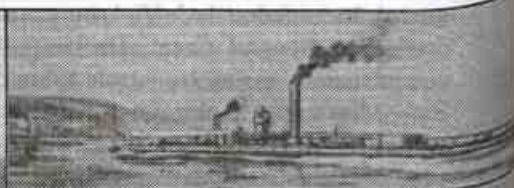


U.S.S. *Roanoke* – o primeiro encouraçado *all-big-gun*, era uma fragata a vapor de casco de madeira convertida em encouraçado de três torres triplas de canhões de 15 pol. de alma lisa. Não aprovou, seu casco era fraco para as torres.

MONITORES DA UNIÃO

(Todas as fotos: CAB (*Proceeding*))

- 2 – *Catskill*. Em julho e agosto de 1863 recebeu 86 impactos, alguns mostrados no convés. Disparou contra Charleston 138 tiros de 15 pol. e 421 de 11 pol.
- 3 – *Comanche*. Fabricado no leste, desmontado, levado por terra para São Francisco onde foi montado outra vez.
- 4 – *Milwaukee*. Possuía 4 hélices.
- 5 – *Neosho*. Era propulsado por uma roda a ré, escondida por proteção
- 6 – *Dictator*. O primeiro monitor de alto-mar. Lançado em 1863, deslocava 4.483 t.



Mississippi. O grupo-tarefa de Farragut, como já se relatou, forçou a passagem, antes que o navio pudesse ser prontificado. Faltava-lhe apenas ampliar as aberturas para os canhões, a fim de permitir um ângulo de conreira adequado. O *Louisiana*, na ocasião do ataque de Farragut, encontrava-se amarrado à margem, totalmente despreparado para engajar a força invasora. Pouco antes da rendição, o navio foi destruído pelos confederados. Permanece uma reflexão inquisitiva: se o *Louisiana* estivesse pronto e guarnecido, em abril de 1862, quais teriam sido os reflexos sobre as operações em terra? Os desdobramentos das contingências resultantes apresentam inúmeras possibilidades. Trata-se, é certo, de um exercício em adivinhação, mas, dificilmente, a história da passagem de Nova Or-leans teria sido a mesma (8).

Deixando de lado as conjecturas, o que realmente impressiona é a constatação de que não se consegue imaginar como a Confederação poderia ter feito melhor do que fez, com os meios e a infra-estrutura de que dispunha. Ainda que limitada em recursos, a improvisada Marinha confederada deu mais trabalho à Esquadra ianque do que a artilharia de costa e os sistemas de defesa terrestre de seus portos. Os *ironsides* sulistas só não mais fizeram, porque lhes faltava apoio logístico que os mantivesse em prontidão, para agir e reagir com a devida rapidez. O Sul ressentia-se, dramaticamente, da carência de mão-de-obra qua-

lificada, material adequado e, sobretudo, tempo disponível para preparar um Poder Naval à altura da ameaça que vinha do mar.

OS IRONSIDES DA UNIÃO

Em cumprimento ao programa de renovação de meios flutuantes, já mencionado, para operações no mar, além do *Monitor*, lançado em 30 de janeiro e comissionado em 25 de fevereiro de 1862, a União construiu, dentre outros, dez *ironsides* da classe *Passale*, todos comissionados entre 30 de agosto de 1862 e 17 de janeiro de 1863, com exceção do *Comanche*, lançado em 17 de janeiro de 1864. Esses navios eram versões maiores que o *Monitor*, incluindo-se o desenho da superestrutura e a configuração do armamento.

Em alguns, um dos canhões de 11" foi substituído por outro de 15"; o *Lehigh* e o *Patapeco* contavam com um de 15" e outro de 150 libras.

O *Roanoke*, único de sua classe, a partir de uma das fragatas irmãs da *Merrimack* transformou-se em um *ironside* com três reparos duplos (canhões de 15", de 11" e de 150 libras), tendo sido comissionado em 26 de junho de 1863.

Houve muitos outros, com características semelhantes, tais como o *Dictator*, o *Opondaga*, quatro da classe *Miantonomoh* (apenas um participou da guerra) e nove da classe *Canonicus* (cinco participaram da guerra).

Em 1863, assinaram-se contratos para

Ainda que limitada em recursos, a improvisada Marinha confederada deu mais trabalho à Esquadra ianque do que a artilharia de costa e os sistemas de defesa terrestre de seus portos

a construção de 20 novos *ironsides* da classe *Casco*, lançados em 1864 e 1865. Problemas diversos, até mesmo de projeto, atrasaram a construção. Com efeito, apenas dois ficaram prontos durante a guerra sem, contudo, dela terem participado.

Encomendaram-se ainda quatro *ironsides* de 10.000 toneladas, da classe *Kalamasse*, cujas construções foram suspensas, em 1865, sem que nenhum houvesse sido lançado.

Os federalistas também investiram nos *ironsides* fluviais: dois da classe *Neosho*, lançado em 1863, configurados com um reparo duplo de 11", um canhão de 10" e dois de 9", dois da classe *Marietta*, iniciados em 1862, mas prontificados somente em 1865, não mais a tempo de serem empregados na guerra; e quatro da classe *Milwaukee*, lançados entre 1863 e 1864, com dois reparos duplos de 11" (8).

A GUERRA DE CORSO

Por incrível que pareça, os confederados chegaram a fustigar as linhas de comunicações marítimas dos federalistas, por meio do antigo artifício de Marinhas mais pobres: a guerra de corso. Houve grandes prejuízos para os nortistas, mas pouco ou nenhum reflexo sobre o andamento do conflito. Os navios confederados que mais se destacaram nessa campanha foram o *Alabama* e o *Shenandoah*, ambos construídos na Inglaterra, cognominados de "*raiders*" (corsários). Hábil e profissionalmente comandados, sin-

graram os mares, como os antigos piratas, sem ordens de movimento específicas, com o único propósito de pôr a pique mercantes ianques. Na pior das hipóteses, poderiam forçar a Marinha federal a mobilizar navios de combate para a proteção de seu tráfego marítimo e, dessa forma, reduzir a intensidade do bloqueio naval que, cada vez mais, sufocava o esforço de guerra de Richmond. Os resultados alcançados, como se sabe, foram insatisfatórios, pois a maioria dos mercantes que abasteciam a Nova Inglaterra não era de bandeira norte-

americana. Qualquer ataque àqueles navios, certamente, provocaria embaraços diplomáticos inaceitáveis para Jefferson Davis. A solução seria algo parecido com um bloqueio dos portos ianques, mas tal linha de ação, obviamente,

esbarrava no critério de exequibilidade, em razão do desequilíbrio de forças.

O *Alabama*, entregue ao genial e calculista Comandante Raphael Semmes, foi o corsário que mais danos provocou ao tráfego marítimo ianque. Em 19 de junho de 1864, um cruzador federalista, o *Kearsarge*, engajou o *Alabama*, no litoral da França, e encerrou-lhe a carreira de corsário.

Na última fase da guerra, estaleiros ingleses trabalharam febrilmente na construção de navios para os confederados. Foi um lance de desespero de Richmond que buscava, com todos os meios, mudar o rumo do conflito. O propósito era obter os meios necessários

Na última fase da guerra, estaleiros ingleses trabalharam febrilmente na construção de navios para os confederados

mais ao engajamento com a já poderosa Esquadra ianque e menos ao ataque a seu tráfego marítimo. Os britânicos, contudo, estavam apreensivos com os destinos da guerra e, segundo o historiador Bruce Catton, jamais tiveram intenção de apoiar um partido perdedor, mas também pretendiam auferir algum tipo de lucro — dinheiro ou mercadorias — sem muita preocupação com os objetivos políticos de Washington ou de Richmond. À luz de uma suposta grande estratégia de Londres,

é lícito inferir-se que uma vitória sulista dividiria forças nas Américas, o que interessaria mais ao conceito da manutenção da *Pax Britannica*. Ao perceberem que não poderiam in-fluir, sem altos riscos —

havia agora a forte componente dissuasória do Poder Naval ianque — no desfecho do conflito, os estrategistas ingleses “optaram por deixar o barco correr e tirar o melhor proveito”(5). Logo que se tornaram conhecidas as atividades dos estaleiros ingleses, Washington exerceu forte pressão diplomática sobre Londres, para que os meios flutuantes não fossem fornecidos.

Quando Inglaterra e França, ainda em 1861, declararam, formalmente, sua neutralidade, a Confederação foi, tacitamente, reconhecida como um Estado beligerante. A postura daquelas potências deu significativo crédito político e motivação à causa confederada, o que provocou no-vo e vigoroso protesto da Casa Branca. A neutralidade, como vimos, foi quebrada, em diversas ocasiões, pelos ingleses, em

função dos interesses econômicos da coroa.

Em consequência, instalou-se uma crise político-estratégica.

Lincoln, aconselhado por Stanton, ameaçou cortar relações comerciais com a coroa britânica e, “se fosse preciso, declarar-lhe guerra” (1).

Dois deputados sulistas foram retirados à força pela Marinha federal do vapor britânico *Trent*, acusados de estarem “negociando um acordo com os ingleses”. Lincoln, contudo, foi aconselhado a libertá-los, diante da pressão diplomática de Londres. A União, em 1861, não dispunha de um Poder Naval que pudesse dissuadir a Armada Real. Esse episódio ficou conhecido como

A neutralidade, como vimos, foi quebrada, em diversas ocasiões, pelos ingleses, em função dos interesses econômicos da coroa

“Trent Affair” (o caso do *Trent*). Já em 1863, a história foi bem outra. A Marinha federal crescera o suficiente para respaldar os interesses de Washington, tendo adquirido não uma superioridade em relação aos britânicos, mas um poder de fogo suficientemente possante, para que a Esquadra de Sua Majestade — cujos compromissos eram inúmeros em todo o globo — pensasse duas vezes, antes de arriscar a perda de alguma unidade importante de sua força naval, à luz dos interesses em jogo. Não foi por outra razão que a Inglaterra concordou em interromper a construção de navios de guerra para os confederados. Londres, levada por objetivos políticos maiores, recuou, e os navios, de que tanto o Sul necessitava, jamais foram entregues, tendo sido “incorporados à já poderosíssima Armada de Sua Majestade”(6).

A diplomacia do algodão (*cotton diplomacy*) dos confederados foi, portanto, minada de diversas formas. Antes mesmo do início das hostilidades, as manufaturas de tecido britânicas, ao vislumbrarem a crise, haviam estocado grandes quantidades de algodão. Além disso, comerciantes ianques e ingleses já andavam engajados em altos negócios mutuamente rentáveis, nos quais a União comprava armas e produtos industrializados da Inglaterra, e esta adquiria trigo daquela. Quando Lincoln anunciou, em 22 de setembro de 1862, a abolição da escravatura, colocou uma pá de cal nas aspirações sulistas pelo reconhecimento europeu da Confederação, posto que “esta hábil manobra política”(6) pôs o Gabinete britânico diante das seguintes alternativas: reconhecimento do governo confederado, oferta de mediação ou a neutralidade. Nenhuma dessas linhas de ação era aceitável para Lincoln, que queria, pura e simplesmente, o apoio político inglês. As duas primeiras escolhas favoreciam, claramente, a causa sulista. Entretanto, a opinião pública inglesa manifestava-se maciçamente contra a escravidão, o que selou a sorte de Richmond, apesar de, paradoxalmente, reconhecer-lhe os direitos beligerantes. Os britânicos – pelo menos no papel – optaram pela neutralidade.

A ESTRATÉGIA DO DESESPERO

Por seu turno, os estrategistas confederados bem sabiam ser mais importantes, para a sobrevivência da causa sulis-

ta, linhas de ações adequadas ao rompimento do bloqueio naval. Os navios mercantes e de guerra inimigos seriam objetivos secundários e de oportunidade.

Os navios cognominados furadores de bloqueio (*blockade-runners*) foram obtidos no exterior, em grande maioria, pela iniciativa privada sulista. O furador era longo, esguio, de pequeno calado, propellido por rodas laterais, pintados de cinza — para ser pouco visível (8) — devidamente desarmado e “provido de um farto estoque de bandeiras brancas”

**Buscar a guerra, sem dúvidas,
é um crime, mas crime muito
maior é não estar preparado
para enfrentá-la ou dissuadi-la**

(1), mas, sobretudo, capaz de desenvolver velocidades maiores que as dos navios federalistas, que exerciam o bloqueio. Queimava antracito — tipo de carvão fóssil, negro, de fratura concooidal, brilho

vítreo, muito pobre em substâncias voláteis e de grande poder calorífero — de forma que a fumaça expelida pela chaminé, por ser quase transparente, não traía sua presença a distância, mesmo com claridade.

O esquema tático para ludibriar a Esquadra ianque era bastante simples. As mercadorias, transportadas por mercantes de outras bandeiras, vinham da Inglaterra, do Brasil e de outros locais do continente americano. Eram desembarcadas em Nassau, nas Bahamas. Assinale-se que este porto, em função dessa artimanha, passou por grande crescimento econômico durante a Guerra de Secessão. Em Nassau, as mercadorias eram transferidas para os furadores, que demandavam, a toda velocidade, dentre outros, o porto de Wilmington, na Caro-



U.S.S. *Santiago de Cuba*, o mais fortunado dos *blockaders*.

Fotos: C.A.B. (*Proceedings* – Biblioteca do Congresso)

lina do Norte, em seguida, regressavam a Nassau com preciosas cargas de algodão. Era o escambo da guerra, altamente lucrativa para as partes envolvidas. Muitos furadores, é certo, eram capturados na tentativa. Entretanto, uma quantidade bastante aceitável obtinha êxito. Os astronômicos lucros advindos do comércio do excelente algodão sulista eram tão compensadores que, se um navio conseguisse completar duas viagens de ida e volta — o que se revelou uma média estatística real —, os seus proprietários ganhavam dinheiro, mesmo que, na terceira empreitada, o furador fosse capturado (7).

Os empresários, entretanto, estavam

mais preocupados com seus lucros do que com o esforço de guerra. Nem todas as cargas tinham aplicação militar ou puramente logística. O contrabando de supérfluos, normalmente, gerava, em contrapartida, maiores cargas de algodão, de qualidade ainda melhor, e, em consequência, mais libras inglesas nas contas bancárias dos armadores. Finalmente, o governo confederado percebeu a trapaça e tornou ilegal a importação exclusiva de supérfluos, estipulando que pelo menos metade da carga recebida, em cada furador, fosse de bens destinados ao esforço de guerra. Os comerciantes não reclamaram da medida, porquanto, mesmo assim, o esquema ainda dava lucro.

U.S.S. *R.E. Lee* desenvolvia até 14 nós e queimava antracite para não fazer fumaça



O bloqueio naval federalista tornava-se, porém, cada vez menos poroso e cada vez mais intenso, sem, contudo, jamais demonstrar uma eficácia tal que desencorajasse a audácia e a criatividade do poder econômico que explorava as aventuras dos furadores. Não se pode negar, no entanto, que o bloqueio foi sobremaneira restritivo, pois o simples fato de os comerciantes de Nassau terem auferido lucros tão compensadores comprova a dramática carência de bens vitais sofrida pelos confederados, praticamente isolados do resto do mundo pelo Poder Naval da União.

Os furadores cessaram suas atividades somente quando o último porto sulista foi ocupado por tropas federalistas, praticamente no final do conflito.

A AURA PROTECTORA DE UM PODER NAVAL

Ninguém discute a superioridade do Poder Naval britânico sobre o dos federalistas. Mesmo assim, os ingleses, ao avaliarem a situação, os riscos e os objetivos políticos envolvidos, concluíram que, apesar de mais fraco, o Poder Naval dos ianques tinha condições de provocar danos inaceitáveis à Esquadra britânica. Em outras palavras, uma potência mais forte — a Inglaterra era o centro do poder mundial da época, e os Estados Unidos

sequer poderiam ser considerados ainda uma potência emergente — recuou diante de um país mais fraco, porque este dispunha de um Poder Naval com credibilidade suficiente, para fazer aquela potência reavaliar a aceitabilidade de impor seus objetivos políticos pela força.

A Marinha federal, como se procurou demonstrar, conduziu importantes operações em apoio às forças terrestres. Em 1861, já no primeiro ano do conflito, manobras conjuntas com o Exército esta-

beleceram cabeças-de-praia em Hatteras Inlet, nas Carolinas do Norte e do Sul. A captura do Forte Henry, em fevereiro de 1862, e a queda de Nova Orleans, em 1ª de maio — com suporte logístico e apoio de fogo navais — abriram o caminho da União para o controle dos Rios Mississippi e Tennessee. O êxito

de Farragut no assalto a Mobile Bay, em agosto de 1864, privou os furadores de um de seus portos mais seguros. Um impacto similar resultou da ocupação da cidade de Wilmington, Carolina do Norte, que era, até então, o principal ponto de apoio aos bravos *blockade runners*.

A LIÇÃO

Guardadas as devidas proporções e as sensíveis diferenças de cenários e de objetivos políticos envolvidos, a Guerra de Secessão americana deve servir como um

As grandes crises têm causas subjacentes nem sempre perceptíveis aos analistas mais perspicazes. Quando vêm à tona e mostram suas garras, os conflitos não deixam muito tempo disponível para uma preparação adequada, a fim de enfrentá-los

BIBLIOGRAFIA

1. CATTON, Bruce. *Short History of the Civil War*. Nova Iorque, Dell Publishing Co. Inc. 1984.
2. _____. *Centennial History of the Civil War*. Annapolis. U.S. Naval Institute Press, 1965.
3. COMMAGER, Henry Steele. *The Blue and the Gray*, Annapolis. U.S. Naval Institute Press, 1950.
4. DONAVAN, Timothy H. et al. *The American Civil War*, Academia Militar de West Point, 1987.
5. ENCARTA, Complete Interactive Multimedia Encyclopedia. *Monitor and the Merrimack*, Microsoft Home, 1995.
6. FOOTE, Shelby *The Civil War: A Narrative*. Nova Iorque. Freean & Parish Publishing Inc. 1974.
7. GROLIER, Multimedia. *Civil War*, U.S. Grolier Electronic Publishing, Inc. 1993.
8. JONES, Virgil C. *Civil War at Sea*. Annapolis. U.. Naval Institute Press, 1962.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / Guerra de Secessão/; Estratégia; Poder Naval; Estados Unidos;

**A sinceridade é a virtude que mais atrai para o superior
a confiança dos seus subordinados**

Almirante Frederico Villar

Do livro *Faze Assim...* (Breviário Moral e Cívico), 1952

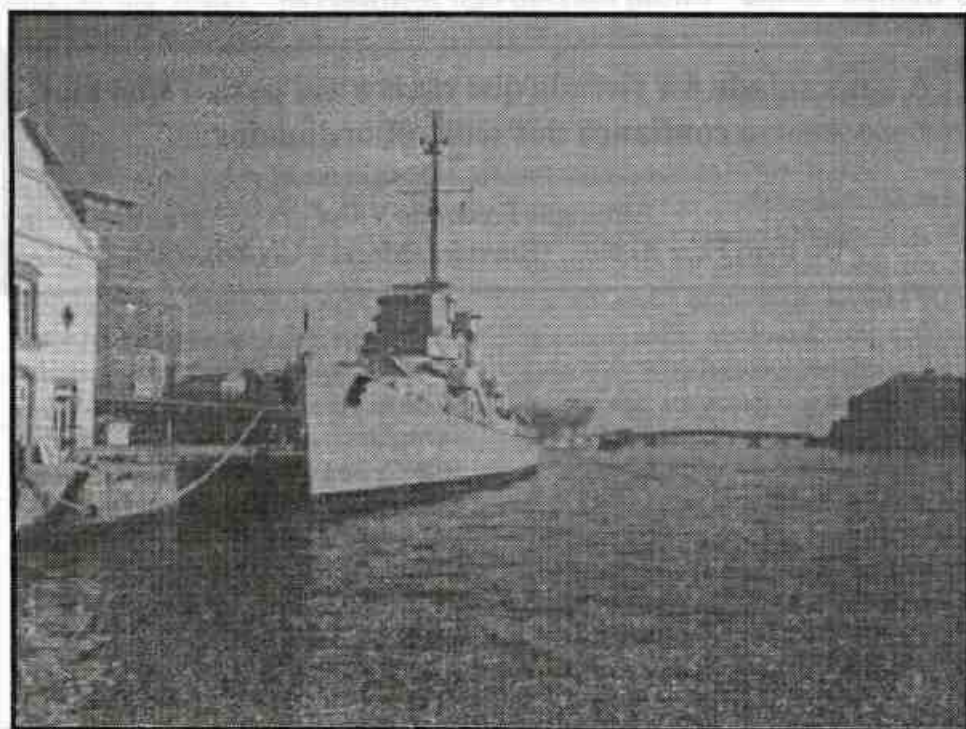
Acervo do Espaço Cultural da Marinha

Atracado ao cais, encontra-se o Navio-Museu *Bauru*. Este ex-contratorpedeiro participou de escolta de comboios e da caça a submarinos, no Atlântico Sul, durante a Segunda

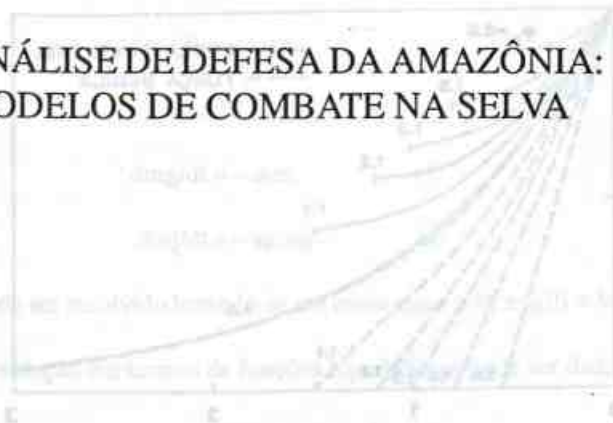
Guerra Mundial. Nele o visitante conhecerá equipamentos de bordo utilizados naquele conflito e verá a exposição sobre a participação da Marinha

do Brasil na luta contra os países do Eixo. Breve, ali estarão o Submarino *Amazonas* e o Rebocador *Laurindo Pitta*, também transformados em navios-museus.

Navio-Museu *Bauru*



ANÁLISE DE DEFESA DA AMAZÔNIA: MODELOS DE COMBATE NA SELVA



MAURÍCIO KIWIELEWICZ
Capitão-de-Fragata (EN)

INTRODUÇÃO

Deseja-se, sem nenhuma conotação alarmista, apresentar algumas ferramentas que possibilitem o estudo de um eventual confronto em terras nacionais, notadamente, na região amazônica. Serão apresentados modelos baseados em equações diferenciais ordinárias com o intuito de descrever a evolução do quantitativo no tempo de pessoal e ou armamento. O que se procura é a obtenção de subsídios para um sistema de informações que possa refletir, o mais perto da realidade, uma eventual situação de conflito em suas diversas facetas.

MODELOS DE LANCHESTER

Em 1916 Frederic Lanchester desenvolveu um modelo matemático para combates aéreos que pode ser usado para uma abordagem inicial em engajamentos.

A idéia básica é a seguinte:

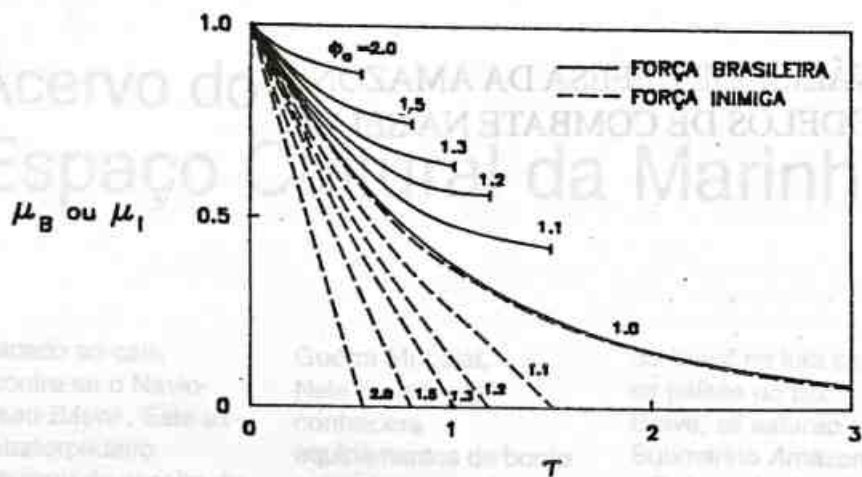
Sejam m_B o número de soldados brasileiros e m_I o número de invasores.

Durante o combate existe baixas no lado brasileiro e, naturalmente, no lado invasor.

A taxa de baixas será denotada por dm_B/dt . Admitindo que este valor é proporcional ao número de inimigos m_I tem-se $dm_B/dt = -a_1 m_I$, onde a_1 será denominado de taxa efetiva de fogo.

Analogamente com o inimigo:

$$\phi_0 \geq 1$$



$$\phi_0 \leq 1$$

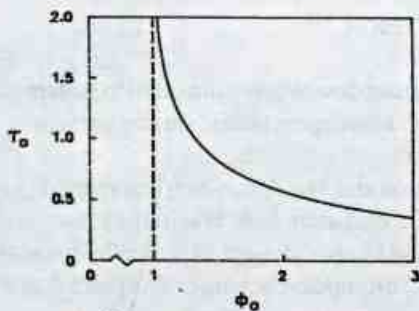
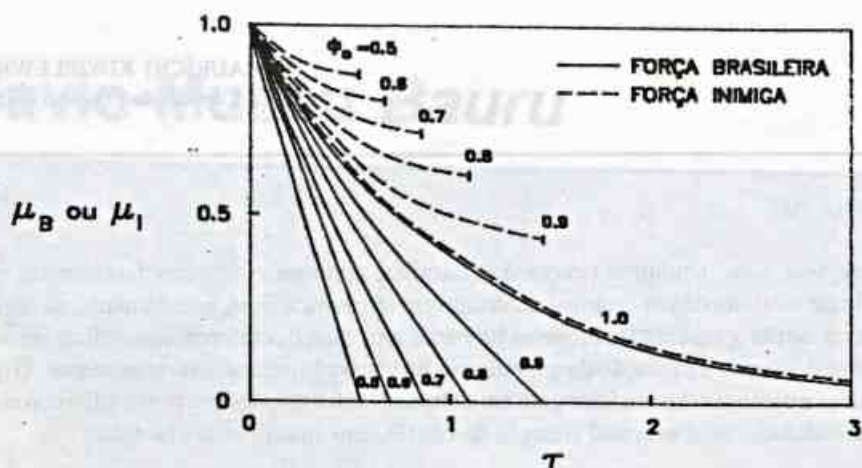


GRÁFICO $T_0 \times \phi_0$

$$dm_I/dt = -a_B m_B$$

O sistema

$$dm_B/dt = -a_I m_I \quad (1)$$

$$dm_I/dt = -a_B m_B \quad (2)$$

pode ser resolvido levando-se em conta que $t = 0$, $m_B(0) = M_B$ e $m_I(0) = M_I$

A solução em termos de funções hiperbólicas pode ser dada por:

$$m_B(t) = M_B \cosh \sqrt{a_B a_I} t - M_I \sqrt{a_I/a_B} \sinh \sqrt{a_B a_I} t \quad (3)$$

$$m_I(t) = M_I \cosh \sqrt{a_B a_I} t - M_B \sqrt{a_B/a_I} \sinh \sqrt{a_B a_I} t \quad (4)$$

Ocorre que se pode dar um tratamento adimensional mais simples e uniforme na solução do sistema anterior.

$$\text{Fazendo-se } \mu_B = m_B(t)/M_B \quad (5)$$

$$\mu_I = m_I(t)/M_I \quad (6)$$

$$\tau = \sqrt{a_B a_I} t \quad (7)$$

$$\phi_0 = M_B/M_I \sqrt{a_B/a_I} \quad (8)$$

Chega-se a

$$\mu_B = \cosh \tau - \phi_0^{-1} \sinh \tau \quad (9)$$

$$\mu_I = \cosh \tau - \phi_0 \sinh \tau \quad (10)$$

A figura 1 mostra o comportamento de μ_B e μ_I com τ para $\phi_0 \geq 1$ e $\phi_0 \leq 1$.

Se $\phi_0 > 1$ as forças brasileiras serão superiores às invasoras e estas serão aniquiladas em um tempo τ_0 dado por:

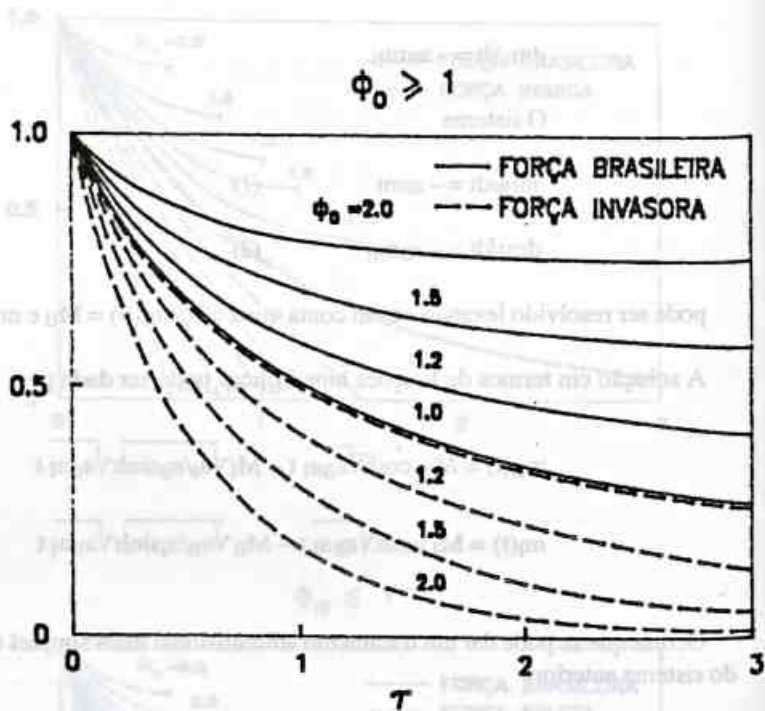
$$\mu_I = 0 = \cosh \tau_0 - \phi_0 \sinh \tau_0 \quad (11)$$

ou

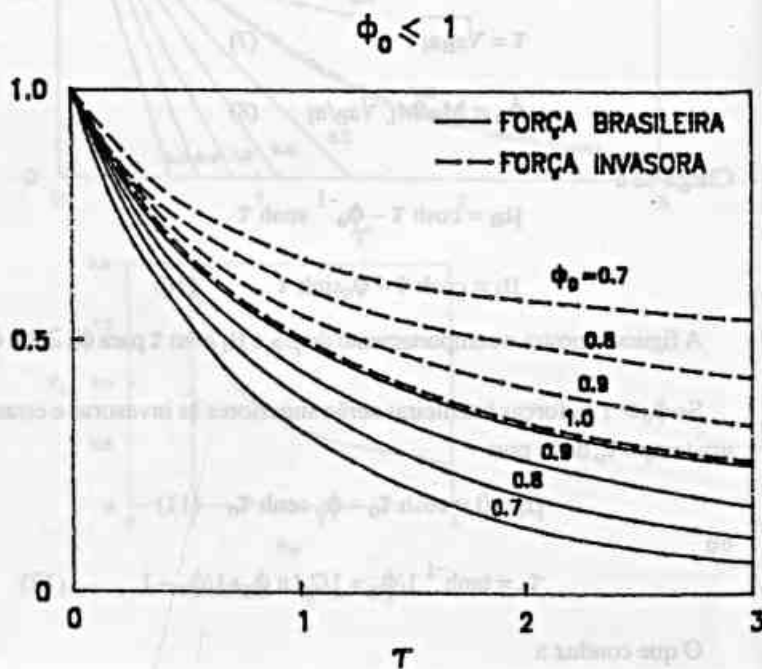
$$\tau_0 = \tanh^{-1} 1/\phi_0 = 1/2 \ln \phi_0 + 1/\phi_0 - 1 \quad (12)$$

O que conduz a

μ_B ou μ_1



μ_B ou μ_1



$$\tau_0 = 1/2 \sqrt{a_B a_I} \cdot \ln \cdot (\phi_0 + 1) / (\phi_0 - 1) \quad (13)$$

A figura 2 mostra o comportamento $\tau_0 \times \phi_0$.

No modelo até agora visto admite-se que a informação sobre a localização do inimigo é conhecida. Vai-se agora considerar o caso em que o combate é pouco organizado e onde a informação sobre o inimigo é desconhecida.

Neste caso a situação é melhor descrita pelo sistema.

$$dm_B/dt = -a_I m_I \cdot m_B / M_B \quad (14)$$

$$dm_I/dt = -a_B m_B \cdot m_I / M_I \quad (15)$$

Em termos de variáveis adimensionais

$$d\mu_B/dt = -\phi_0^{-1} \mu_B \mu_I \quad (16)$$

$$d\mu_I/dt = -\phi_0 \mu_B \mu_I \quad (17)$$

A solução do sistema conduz a, para $\phi_0 \neq 1$.

$$\mu_B = \phi_0^2 - 1 / \phi_0^2 - e^{-(\phi_0 - 1/\phi_0) \tau} \quad (18)$$

$$\mu_I = \phi_0^2 - 1 / \phi_0^2 e^{(\phi_0 - 1/\phi_0) \tau} - 1 \quad (19)$$

A figura 3 (pág. anterior) mostra o comportamento de μ_B e μ_I para $\phi_0 \geq 1$ e $\phi_0 \leq 1$.

$$\text{Se } \phi_0 = 1$$

$$\mu_B = \mu_I = 1/1 + \tau \quad (20)$$

AEMBOSCADA NA SELVA

Quando a força brasileira cai em emboscada, nos primeiros estágios ficará exposta ao fogo direto do inimigo mas não conhecerá a sua posição (figura 4).

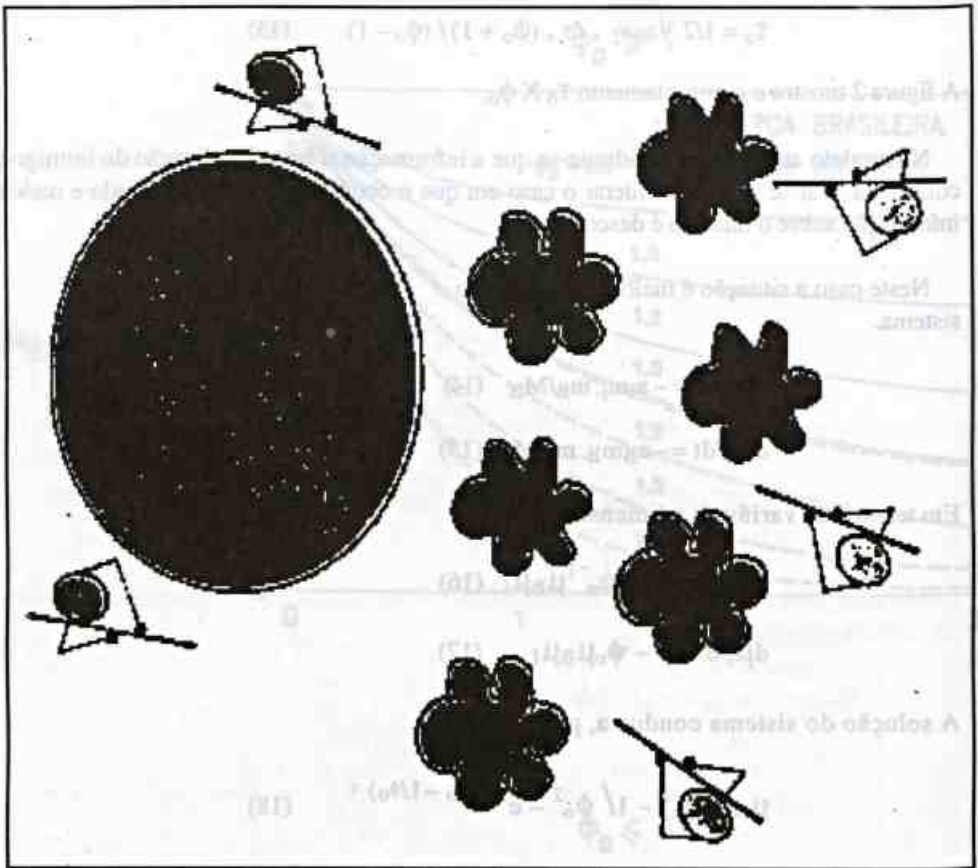
Assim caímos na combinação dos dois casos vistos no modelo de Lanchester.

$$dm_B/dt = a_I m_I \quad (21)$$

$$dm_I/dt = -a_B m_B m_I / M_I \quad (22)$$

Na forma adimensional pode-se escrever

Figura 4
A EMBOSCADA



$$d\mu_B/dt = -\mu_I / \phi_0 \quad (23)$$

$$d\mu_I/dt = -\phi_0 \mu_B \mu_I \quad (24)$$

A solução pode ser obtida por

$$\mu_B = -\sqrt{2C_1/\phi_0} \tan[\sqrt{1/2 C_1 \phi_0} (\tau + C_2)] \quad (25)$$

$$\mu_I = -C_1/\phi_0 \{1 + \tan^2[\sqrt{1/2 C_1 \phi_0} (\tau + C_2)]\}$$

onde $C_1 = 2 - \phi_0^2 / 2\phi_0$ e C_2 é determinado para três situações:

graficamente a situação em que a força brasileira é emboscada é apresentada na figura 5.

ATAQUEMÓVEL

Situação que é tipificada na figura 6 onde um conjunto de botes nacionais com velocidade V_B se aproxima de um grupo inimigo com velocidade V_I . Neste caso a taxa de atrito é variável.

Assim o sistema será descrito por:

$$dm_B/dt = -\alpha_I(r)m_I \quad (27)$$

$$dm_I/dt = -\alpha_B(r)m_B \quad (28)$$

Note-se que $\alpha_I(r)$ e $\alpha_B(r)$ são variáveis com a distância r .

Observe que a velocidade de aproximação é dada por:

$$V = V_B + V_I \quad (29)$$

$$r(t) = r_0 - vt \quad (30)$$

Pode-se adotar por exemplo expressões do tipo:

$$\alpha_B(r) = \begin{cases} a_B (1 - r/r_B)^\mu & \text{para } 0 \leq r < r_B \\ 0 & \text{para } r \geq r_B \end{cases} \quad (31)$$

$$\alpha_I(r) = \begin{cases} a_I (1 - r/r_I)^\nu & \text{para } 0 \leq r < r_I \\ 0 & \text{para } r \geq r_I \end{cases} \quad (32)$$

Onde r_B e r_I representam os alcances máximos das armas brasileiras e invasoras.

Figura 5

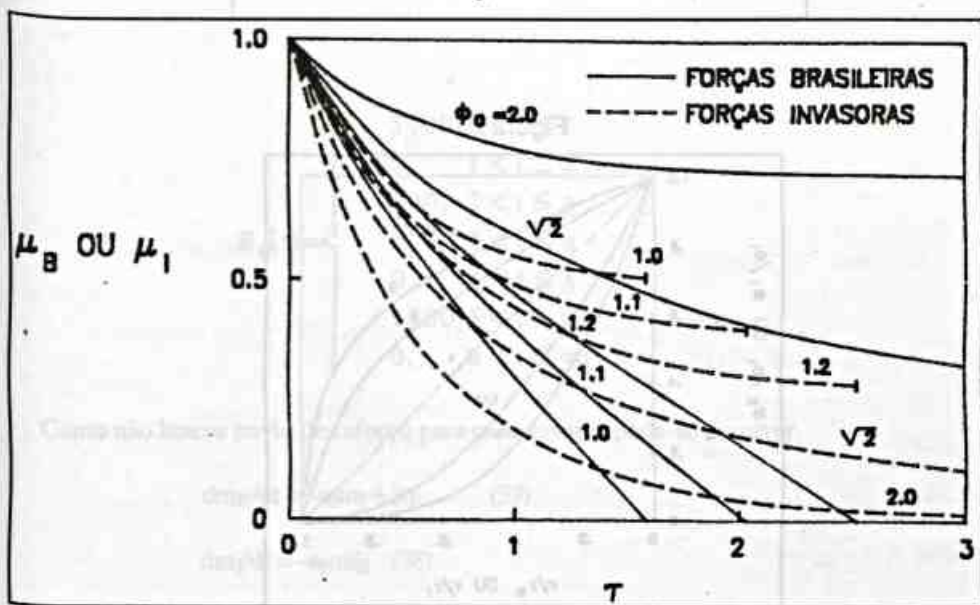


Figura 6
ATAQUE MÓVEL

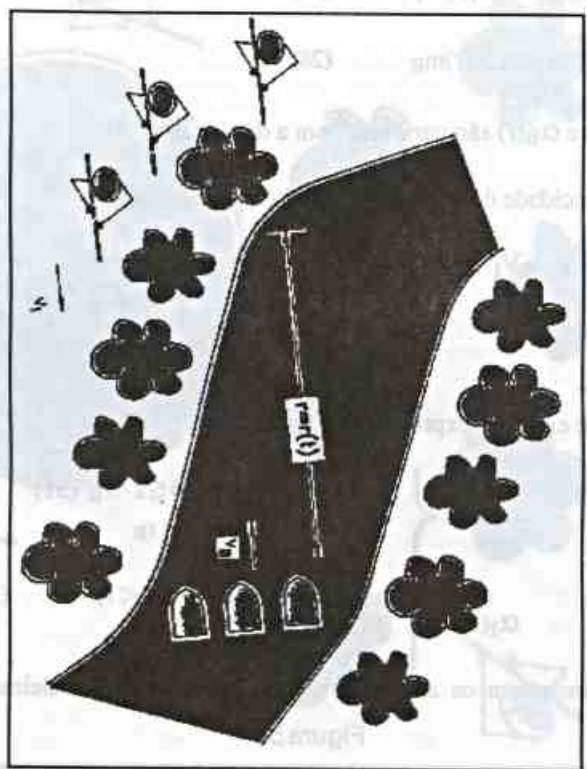
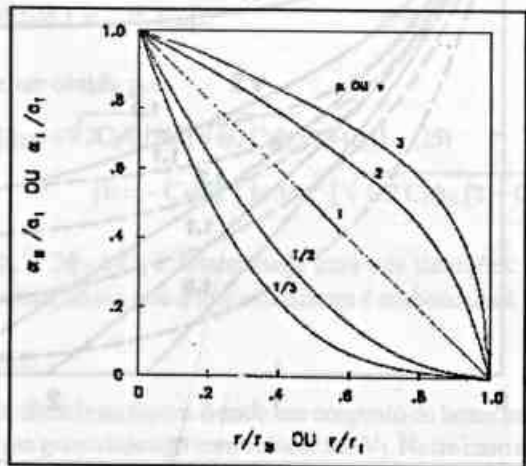


Figura 7



Graficamente estas leis podem ser vistas na figura 7.

O RECOMPLETAMENTO E A DEFESA DE ILHAS

Se no modelo de Lanchester introduzirmos reforços com taxas R_B e R_I ter-se-á

$$dm_B/dt = -a_1 m_I + R_B \quad (33)$$

$$dm_I/dt = -a_B m_B + R_I \quad (34)$$

Após algumas manipulações tem-se

$$d(dm_B/dt)/dt - a_B a_1 m_B = -a_1 R_I + dR_B/dt = P(t) \quad (35)$$

Cuja solução para $P(t) = P_0 = \text{constante}$ é dada por:

$$m_B = m_B(0) / \sqrt{a_B a_1} \sinh(\sqrt{a_B a_1} t) + m_B(0) \cosh(\sqrt{a_B a_1} t) + P_0 / a_B a_1 [\cosh(\sqrt{a_B a_1} t) - 1] \quad (36)$$

Exemplo:

Considere-se o seguinte problema:

A batalha da Ilha de Maracá ocorrida em 20xx.

Após a invasão do inimigo por mar, este começou a receber resistência das forças nacionais.

Durante 36 dias foram enviadas forças nacionais com a seguinte distribuição diária.

$$R_B(t) = \begin{cases} 5400, & 0 < t \leq 1 \\ 0, & 1 < t \leq 2 \\ 600, & 2 < t \leq 3 \\ 0, & 3 < t \leq 4 \\ 0, & 4 < t \leq 5 \\ 1300, & 5 < t \leq 6 \\ 0, & 6 < t \leq 30 \end{cases}$$

Como não houve envio de reforço para os invasores pode-se escrever.

$$dm_B/dt = -a_1 m_I + R_B \quad (37)$$

$$dm_I/dt = -a_B m_B \quad (38)$$

Integrando (38)

$$\int_0^{36} \dot{m}_1 dt = \int_0^{36} -a_b m_b(t) dt \quad (39)$$

ou

$$m_1(36) - m_1(0) = -a_b \int_0^{36} m_b(t) dt \quad (40)$$

Naturalmente que usar-se-á a aproximação

$$\int_0^{36} m_b(t) dt \approx \sum_{i=1}^{36} m_b(i) \text{ (Em homens-dia)} \quad (41)$$

Levando-se em conta que o número de invasores no início seja de $m_1(0)=2150$ e que após acompanhamento diário dos sobreviventes se tenha concluído que

$$\sum_{i=1}^{36} m_b(i) = 203.700$$

$$\text{Vem } a_b = \frac{m_1(0) - m_1(36)}{\sum_{i=1}^{36} m_b(i)} = \frac{2150 - 0}{203.700} = 0.0106 \quad (42)$$

Agora integrando (37)

$$m_b(36) = -a_b \int_0^{36} m_1(t) dt + \int_0^{36} R_b dt \quad (43)$$

$$m_b(36) = -a_b \int_0^{36} m_1(t) dt + 7300 \quad (44)$$

Supondo-se $m_b(36) = 5200$

$$\text{Tem-se } a_1 = \frac{7300 - 5200}{\int_0^{36} m_1(t) dt} \quad (45)$$

De (37)

$$m_i(j) = m_i(0) - a_a \int_0^j m_a(t) dt = m_i(0) - a_a \sum_{i=1}^j m_{a(i)} \quad (46)$$

Novamente o conhecimento diário de $m_a(i)$ permite o cálculo imediato de $m_i(j)$.

Supondo então que

$$\int_0^{30} m_i(t) dt = 38760 \quad \text{vem:} \quad (47)$$

$$a_a = \frac{2100}{38760} = 0.0543 \quad (48)$$

Estes números indicam que

$a/a_b = 5.1$ o que indica defesas bem plantadas. Os nacionais apresentam superioridade de forças. Como não há reforço a partir do 8º dia pode-se calcular a medida de superioridade:

$$\phi = \phi(8) = \frac{m_a(8)}{m_i(8)} \sqrt{\frac{a_a}{a_b}} = \frac{6450}{1650} \sqrt{\frac{0.0106}{0.0543}} = 172, \quad \text{onde } m_a(8) \text{ e } m_i(8) \text{ são}$$

supostamente conhecidos.

Assim o tempo para aniquilar os invasores pode ser calculado por

$$t_o = \frac{1}{2\sqrt{a_b a_a}} \ln \frac{\phi + 1}{\phi - 1} = 28 \text{ dias ou seja}$$

levando-se em conta que serão 28 dias após o oitavo dia de batalha chega-se a 36 dias.

CONCLUSÃO

Procura-se através de exemplos (talvez até artificiais) apresentar algumas ferramentas para avaliação de combate em regiões de mata fechada.

Apesar das ilações, espera-se que o aprofundamento nestas questões possibilite a obtenção de subsídios para defesa de nossos interesses na Amazônia.

Novamente o conhecimento de tais aspectos é de grande importância para a avaliação de combate em regiões de mata fechada.

Assim sendo, a avaliação de combate em regiões de mata fechada pode ser feita através de:

$$I = \frac{1}{2} \left(\frac{1}{\sqrt{a}} + \frac{1}{\sqrt{b}} \right) \left(\frac{1}{\sqrt{a}} + \frac{1}{\sqrt{b}} \right) \quad (1)$$

$$I = \frac{1}{2} \left(\frac{1}{\sqrt{a}} + \frac{1}{\sqrt{b}} \right) \left(\frac{1}{\sqrt{a}} + \frac{1}{\sqrt{b}} \right) \quad (2)$$

Assim sendo, a avaliação de combate em regiões de mata fechada pode ser feita através de:

$$I = \frac{1}{2} \left(\frac{1}{\sqrt{a}} + \frac{1}{\sqrt{b}} \right) \left(\frac{1}{\sqrt{a}} + \frac{1}{\sqrt{b}} \right) \quad (3)$$

Assim sendo, a avaliação de combate em regiões de mata fechada pode ser feita através de:

$$I = \frac{1}{2} \left(\frac{1}{\sqrt{a}} + \frac{1}{\sqrt{b}} \right) \left(\frac{1}{\sqrt{a}} + \frac{1}{\sqrt{b}} \right) \quad (4)$$

Assim sendo, a avaliação de combate em regiões de mata fechada pode ser feita através de:

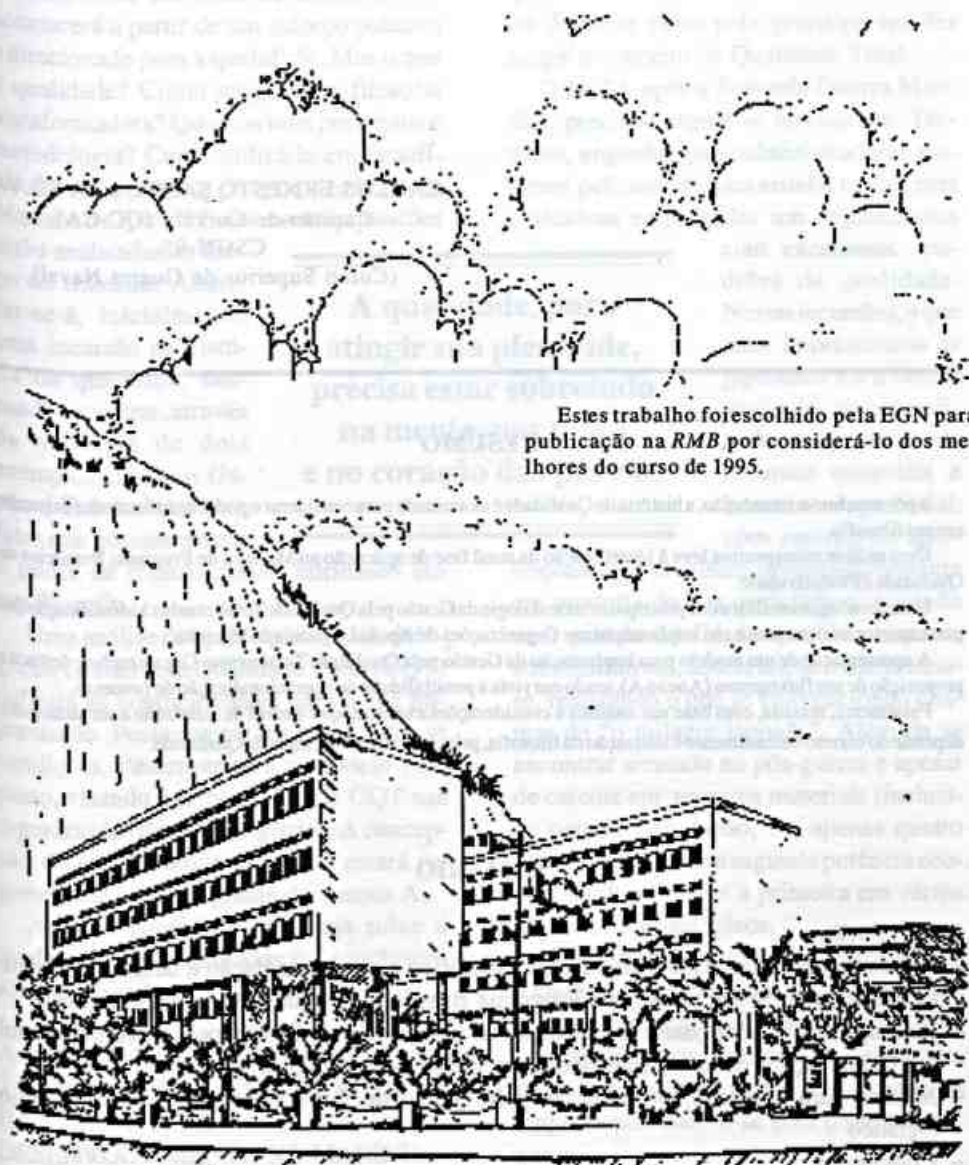
$$I = \frac{1}{2} \left(\frac{1}{\sqrt{a}} + \frac{1}{\sqrt{b}} \right) \left(\frac{1}{\sqrt{a}} + \frac{1}{\sqrt{b}} \right) \quad (5)$$

Assim sendo, a avaliação de combate em regiões de mata fechada pode ser feita através de:

SEÇÃO EGN

— IMPLEMENTAÇÃO DA GESTÃO PELA QUALIDADE TOTAL NAS ORGANIZAÇÕES DE APOIO LOGÍSTICO (Curso Superior de Guerra Naval)

Estes trabalhos foram escolhidos pela EGN para publicação na RMB por considerá-los dos melhores do curso de 1995.



IMPLANTAÇÃO DA GESTÃO PELA QUALIDADE TOTAL NAS ORGANIZAÇÕES DE APOIO LOGÍSTICO

“Dentro de cada um existe um ser que quer de nós muito mais do que nós somos”

Victor Frank

CARLOS ERNESTO SANTOS DA SILVA

Capitão-de-Corveta (QC-CA)

CSGN-95

(Curso Superior de Guerra Naval)

RESUMO

Após uma breve introdução, a história da Qualidade é examinada para considerar o poder transformador existente em sua filosofia.

Uma análise retrospectiva leva à identificação da atual fase de aplicação na Marinha do Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade.

Uma abordagem analítica dos princípios e metodologia da Gestão pela Qualidade Total, conduz à identificação dos pressupostos básicos para a sua implantação nas Organizações de Apoio Logístico da Marinha.

A apresentação de um modelo para implantação da Gestão pela Qualidade Total nessas Organizações, destaca a proposição de um fluxograma (Anexo A), tendo em vista a possibilidade de operacionalização do processo.

Finalmente, ressalta, com base nas análises e considerações expostas, que o nível de satisfação a ser alcançado, depende do correto entendimento e utilização da filosofia, princípios e metodologia da Qualidade.

SUMÁRIO

- Introdução
- A Gestão pela Qualidade Total: resumo histórico e sua implantação e desenvolvimento na Marinha do Brasil através do Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade
- Pressupostos básicos para a implantação de um modelo de Gestão pela Qualidade Total nas organizações de apoio logístico (princípios e metodologia)
- Modelo para implantação da Gestão pela Qualidade Total nas organizações de apoio logístico
- Conclusões

INTRODUÇÃO

Existe um poder de transformação inserido na filosofia da Qualidade. Porém a trajetória para alcançá-lo é longa e complexa. A transformação não ocorrerá apenas com revisões ou reconstruções. Exigirá muito mais... exigirá uma estrutura inteiramente nova em todos os níveis que só acontecerá a partir de um esforço coletivo e direcionado para a qualidade. Mas o que é qualidade? Como surgiu esta filosofia transformadora? Quais os seus princípios e metodologia? Como utilizá-la em benefício das organizações de apoio logístico da Marinha do Brasil? Estas e outras questões serão analisadas ao longo do trabalho. Assim, far-se-á, inicialmente, uma incursão na história da qualidade, buscando encontrar, através da narrativa de dois exemplos clássicos (Japão e Estados Unidos), fatos que possam atestar o poder de transformação intrínseco em sua filosofia.

Uma análise dos princípios e metodologia da Gestão pela Qualidade Total (GQT) definirá as condicionantes para a sua implantação. Postas as razões e definidas as condições, descrever-se-á o modelo proposto, visando à implantação da GQT nas organizações de apoio logístico. A concepção da sua dinâmica funcional estará representada no fluxograma do Anexo A.

Após as considerações finais sobre o modelo, serão ressaltadas as conclusões abstraídas ao longo do trabalho.

**A GESTÃO PELA QUALIDADE
TOTAL: RESUMO HISTÓRICO E SUA
IMPLANTAÇÃO E
DESENVOLVIMENTO NA MARINHA**

DO BRASIL ATRAVÉS DO PROGRAMA BRASILEIRO DE QUALIDADE E PRODUTIVIDADE

O desenvolvimento tecnológico provocado pelos projetos nas áreas nuclear e espacial foi o principal responsável pelo aparecimento de sistemas de garantia da qualidade. A necessidade de evitar o erro ou de fazer certo pela primeira vez fez surgir o conceito da Qualidade Total.

O Japão, após a Segunda Guerra Mundial, precisou erguer-se novamente. Técnicos, engenheiros e administradores viajaram pelo mundo para estudar os sistemas e técnicas empregadas nas organizações

**A qualidade, para
atingir sua plenitude,
precisa estar sobretudo
na mente, nas mãos
e no coração das pessoas**

com excelentes padrões de qualidade. Nessas incursões, o que mais impressionou os japoneses foi a observação de um generalizado desperdício de recursos materiais e humanos. A partir daí, com espírito de aper-

feiçoamento contínuo, investindo bastante em produtividade e qualidade e seguindo com grande fidelidade as novas técnicas administrativas, aquela nação transformouse, realizando o que se convencionou chamar de "o milagre japonês". Além de se encontrar arrasado no pós-guerra e apesar de carente em recursos materiais (inclusive petróleo), o Japão, em apenas quatro décadas, tornou-se a segunda potência econômica do mundo e a primeira em vários segmentos tecnológicos.

O orgulho pela vitória em uma guerra tecnológica e capitalista, associada à estabilidade no emprego, desenvolveu em cada japonês o mesmo sentimento de artesão, onde a marca dos produtos e o nome da empresa confundem-se com o seu próprio nome.

A partir de 1986, os Estados Unidos, ainda que com substancial atraso, readotaram os métodos e princípios da GQT que, por força de acordos no pós-guerra, seus próprios consultores, liderados por Edwards Deming, foram ministrar no Japão (12:26). O universo de reflexões a partir destes dois exemplos clássicos é amplo e permite a identificação de algumas razões implícitas: o sucesso japonês não ocorreu por acaso; a GQT contribuiu decisivamente para o soerguimento e aprimoramento contínuo do Japão; os Estados Unidos, ao readotarem a GQT em 1986, reconheceram não só o erro estratégico cometido, como também ratificaram o poder transformador da qualidade.

A saturação dos mercados dos países desenvolvidos, o aumento da demanda por produtos diferenciados, a redução das barreiras do comércio internacional, a intensificação da competição a nível mundial e o emprego da alta tecnologia no processo produtivo foram as principais razões desencadeadoras da atual fase da qualidade. Com ênfase nas pessoas e na produtividade, a filosofia da qualidade transformase em uma gestão para envolver toda a organização no controle e aperfeiçoamento do trabalho.

Em 7 de novembro de 1990, o governo federal lançou o Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade (PBQP) "para apoiar o esforço de modernidade, através da promoção da qualidade e produtividade de bens e serviços produzidos no país." (2:7)

A partir de 1991, com base nesse programa, o governo adotou a GQT nos serviços públicos.

A Marinha do Brasil engajou-se nesse programa a partir de 1993. O Estado-Maior da Armada, como órgão normativo da GQT em nível estratégico, elaborou duas publicações sobre o assunto — *Gestão pela Qualidade Total e Método para Aperfeiçoamento de Processos* —, dando, assim, origem à implantação formal da GQT na Marinha. (7,8)

No atual estágio, os conceitos da GQT

vêm sendo amplamente disseminados. Como exemplo de experiências bem-sucedidas podem ser citados o Centro de Armas Octacílio Cunha (CAOC) e o Centro de Eletrônica da Marinha (CETM), que, por se encontrarem em fases mais adiantadas de implantação, já usufruem dos be-

nefícios da racionalização de processos e eliminação de desperdícios.

O Estado-Maior da Armada, como representante da Marinha no Subcomitê Setorial da Administração Pública do Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade, elabora no momento uma nova instrução normativa para disciplinar o assunto a nível estratégico. Espera-se, assim, a intensificação em todos os níveis da Marinha do uso da GQT como uma ferramenta para o seu aprimoramento.

PRESSUPOSTOS BÁSICOS PARA A IMPLANTAÇÃO DE UM MODELO DE GQT NAS ORGANIZAÇÕES DE APOIO LOGÍSTICO (PRINCÍPIOS E METODOLOGIA)

**É necessária a obediência
a quatro princípios
ou fundamentos básicos
que a norteiam:
a satisfação do cliente,
o comprometimento de todos,
o aprimoramento contínuo
e a gerência de processos**

Ressalta-se, inicialmente, que a estratégia de implantação da Qualidade Total passará, necessariamente, pela obediência dos quatro princípios ou fundamentos básicos que a norteiam: a satisfação do cliente, o comprometimento de todos, o aprimoramento contínuo e a gerência de processos. **O primeiro princípio** amplia o significado tradicional de cliente e passa a concebê-lo como aquele para o qual se executa alguma tarefa, dentro ou fora da organização e cujo sucesso ou satisfação depende desse trabalho. Assim, as necessidades dos clientes (internos ou externos) deverão ser descobertas e integradas aos serviços, de modo a satisfazê-las plenamente. Neste contexto, cada pessoa na organização deve estar conscientizada de que é, simultaneamente, cliente e fornecedora. Em consequência, os padrões de qualidade devem ser continuamente melhorados a partir do conhecimento das informações e expectativas apreendidas.

A organização deve estabelecer um processo sistemático e regular de troca, em um mútuo aprendizado com seus clientes e fornecedores. A satisfação do cliente, meta maior da GQT, deverá ser permanentemente quantificada, através dos indicadores da qualidade. Desta forma, as organizações de apoio logístico, alvo maior deste ensaio, deverão constantemente avaliar como o resultado de suas ações está sendo percebido pelas forças navais: estão os navios e demais setores operativos satisfeitos? Suas necessidades logísticas estão sendo convenientemente providas? Possuirão boas condições de desempenho e de rápida

mobilização em situação de conflito? O atendimento destas formulações forçosamente conduzirá a uma revisão de regulamentos, normas e instruções vigentes, de modo a direcioná-los ao atendimento das necessidades dos clientes, evitando a produção de serviços e atividades que não agregam valor.

O segundo princípio básico refere-se à necessidade do envolvimento de todos, que deve ocorrer independentemente do nível hierárquico ocupado na organização. Torna-se importante que o processo seja ini-

**A conscientização dos
comandos para seus papéis
de educador, facilitador
e agente promotor de
mudanças é passo vital.
As lideranças precisam estar
sintonizadas com o modelo de
administração participativa**

ciado de cima para baixo e que a alta chefia, além de envolvida, esteja também comprometida. A etapa de conscientização é fundamental e deve ser implementada com a utilização de todos os recursos disponíveis. É importante educar as pessoas, visando à substituição gradativa de

uma cultura da não-qualidade por outra com base na filosofia da qualidade. É necessário, ainda, criar um ambiente favorável aos novos conceitos. A conscientização dos comandos para seus papéis de educador, facilitador e agente promotor de mudanças é passo vital. Devem ser designadas comissões e equipes para assuntos da GQT, que incluam oficiais, praças e outros servidores. Estas comissões e equipes devem ser escolhidas de forma a estarem bem preparadas e capacitadas ao exercício da tarefa.

As lideranças precisam estar sintonizadas com o modelo de administração participativa para favorecer a existência de um ambiente de absoluta confiança e ajuda mútua. A administração participativa não

deve ser distorcida, a ponto de conflitar com as imposições decorrentes da hierarquia e da disciplina. Esta, se corretamente adotada, fortalecerá as decisões, mobilizará forças e propiciará o compromisso de todos com os resultados da organização.

Motivar o homem será tarefa essencial e isto não ocorrerá sem um prévio trabalho de valorização do ser humano. O sucesso da implantação dessa filosofia passará, por certo, pela conscientização e nunca pela imposição de idéias. A criatividade e as novas idéias devem ser aproveitadas para a solução de problemas e aperfeiçoamento de processos. O medo de assumir riscos deve ser eliminado e as atitudes de ouvir o subordinado e incentivá-lo a participar com sugestões devem ser reforçadas através da premiação.

Importante será romper com algumas atitudes ciclicamente viciadas para modificar alguns valores da cultura corporativa existente. Importante, ainda, será perceber que no início

não haverá nenhuma garantia contra erros e retrabalhos, porém o pior dos erros será não agir com medo de errar.

Em seu **terceiro princípio**, a GQT ressalta, ainda, a importância do aprimoramento contínuo. Desta forma, o aperfeiçoamento dos processos deve ser encarado como um esforço permanente, a ser conduzido por toda a organização. O aumento da qualidade será decórrente da análise sistemática e do aprimoramento desses processos. Ser excelente hoje não garantirá ser excelente sempre. A estagnação em um determinado padrão de qualidade levará a organização, com o tempo, à obsolescência.

Em um processo de implantação da GQT, os pequenos ganhos, porém contínuos, devem ser mais valorizados. Assim, as conquistas aparecerão através da atuação diária para melhorar a maneira como é feito o trabalho. A internalização do aperfeiçoamento contínuo será percebida quando a organização superar as expectativas dos clientes, ganhando-lhes a admiração e o reconhecimento.

A GQT adota técnicas e métodos lógicos que são amplamente utilizados na gerência de processo.

Na condição de **quarto fundamento básico**, a gerência de processo é a metodologia utilizada para o estabelecimento dos

desejados padrões de desempenho e qualidade. Os responsáveis pela implantação da GQT nas organizações só alcançarão bons níveis de desempenho através da descoberta das oportunidades de melhoria e da identificação e entendimento das causas básicas dos problemas. É necessá-

rio, entretanto, que as ferramentas, hoje incorporadas à GQT, sejam adequadamente selecionadas e utilizadas para que o processo de melhoria se desenvolva a partir de métodos lógicos comprovados. Em conseqüência, toda a organização, a médio prazo, usufruirá dos benefícios práticos, decorrentes da racionalização de processos e eliminação de desperdícios. Dentre os métodos e técnicas que poderão auxiliar o processo de implantação e desenvolvimento da GQT nas organizações de apoio logístico, destacam-se:

- a) o Programa dos 5S,
- b) o Ciclo da Qualidade (PDCA) e
- c) as chamadas ferramentas estatísticas

**Ser excelente hoje não
garantirá ser excelente
sempre. A estagnação em
um determinado padrão
de qualidade levará a
organização, com o
tempo, à obsolescência**

de controle, tais como o fluxograma, histograma, Diagramas de Pareto, de Causa e Efeito, de Dispersão e Cartas de Tendência (7.4).

Cabe ressaltar que a gerência de processo não se limita apenas aos instrumentos de controle usuais. A Marinha, e em especial as organizações de apoio logístico, devem aproveitar todos os recursos disponíveis. Os métodos e técnicas ensinados aos oficiais, em Curso de Comando, Estratégia e Estado-Maior certamente serão de excelente valia.

MODELO PARA IMPLANTAÇÃO DA GESTÃO PELA QUALIDADE TOTAL NAS ORGANIZAÇÕES DE APOIO LOGÍSTICO

O modelo a ser proposto foi idealizado a partir das orientações expressas no *Manual da GQT*, editado pelo Estado-Maior da Armada. Sua concepção a nível operacional visa a fornecer subsídios que possam favorecer o processo de implantação da GQT nas organizações de apoio logístico da Marinha. A proposição neste nível torna possível a visualização global da dinâmica funcional do processo. As ações necessárias à implantação do modelo foram ordenadas e destacadas em um fluxograma (Anexo A), uma vez que o *Manual da GQT* (não obstante a riqueza de detalhes e o fato de conceber uma estrutura formal para a implantação da GQT) não possibilita a realização de uma análise sistêmica de todo o processo. Neste modelo, por questão didática, não foi considerado o estudo das funções logísticas para determinar as especificidades de cada uma das organizações de

apoio logístico da Marinha. Por esta razão, o modelo necessita de uma análise organizacional prévia. Assim, a estrutura das comissões e equipes de melhoria do Sistema de Qualidade das organizações poderá ser corretamente dimensionada.

Teoricamente, o processo de implantação de um modelo da qualidade obedece, seqüencialmente, às fases de preparação, diagnóstico e avaliação, planejamento, implementação, institucionalização e elaboração do relatório final.

O modelo concebido enfatiza as atividades necessárias à sua implementação e, por conseqüência, não considera algumas atividades típicas da fase de preparação (disseminação dos conceitos, conscientização e motivação do pessoal). Com o propósito de sistematizar as ações para a implantação do processo, foram convenionadas neste en-

saio as seguintes atribuições:

comandante – comandar a implantação;

comissão técnica para assuntos da GQT (CT-GQT) – supervisionar, coordenar e controlar o processo de implantação;

assessor para a GQT (A-GQT) – preparar a equipe de qualidade que será multiplicadora;

equipe de qualidade (EQ) – diagnosticar, planejar, desenvolver, controlar, aperfeiçoar e propor normas para o processo;

demais tripulantes – participar ativamente, apoiar e facilitar toda e qualquer atividade da GQT.

A seguir, conforme concebido no fluxograma

O gerenciamento participativo adequado à organização não conflita com a hierarquia e disciplina, pelo contrário, é força catalisadora

grama do Anexo A, descreve-se a seqüência proposta para o processo de implantação da GQT nas organizações de apoio logístico.

– A CT-GQT propõe ao comandante a criação e constituição da EQ, conforme os critérios exigidos (liderança, capacitação, espontaneidade, envolvimento, comprometimento e representatividade dos setores);

– indicados os integrantes da EQ, o comandante, com base na minuta elaborada pelo A-GQT, emite portaria de designação da EQ e estabelece prazo (tentativa) para início dos trabalhos de treinamentos da equipe;

– A-GQT programa e inicia treinamento da EQ;

– A-GQT e EQ programam e efetuam cursos, visitas, palestras e treinamento visando a adquirir os conhecimentos para: definir, analisar e planejar o projeto específico, escolhido para avaliação e diagnóstico da EQ. Este planejamento deverá prever o processo de controle (indicadores), a sistemática de premiação, providências necessárias à implantação do processo e a preparação da primeira apresentação dos planos da EQ à CT-GQT;

– EQ envia à CT-GQT relatório dos eventos realizados no treinamento;

– relatório é aprovado e a EQ é considerada apta pelo A-GQT. A aprovação é participada à CT-GQT. Caso a EQ não seja aprovada, o A-GQT programa e inicia novo refinamento;

– CT-GQT marca apresentação dos planos;

– EQ apresenta planos e caso CT-GQT os aprove, marca data para início do processo de implantação;

– na mesma ocasião, a EQ recebe sua auditoria inicial. As eventuais não conformidades detectadas são relatadas com antecedência à EQ e à CT-GQT, de modo que as ações corretivas e bloqueios de causas

correspondentes sejam implementados, antes do início o processo;

– EQ inicia o processo e passa a calcular indicadores;

– após um mês de trabalho, a EQ envia para a CT-GQT o primeiro relatório mensal de acompanhamento do processo (RMAP);

– CT-GQT estabelece metas e prazos (expectativas) à EQ;

– decorrido o prazo, a EQ apresenta seu relatório resumido de trabalho (RRTEQ) e a CT-GQT o avalia. Este procedimento de controle do processo tem caráter permanente, devendo o referido relatório ser apresentado sempre que for necessário;

– caso as metas estabelecidas pela CT-GQT tenham sido alcançadas ou superadas pela EQ, a CT-GQT sugerirá ao comando a criação de nova EQ, reiniciando o ciclo. Nesta oportunidade, o mérito do trabalho é reconhecido, para futura premiação;

– caso a EQ não tenha alcançado as metas, mas tenha se desempenhado de maneira satisfatória, ou seja, seus indicadores venham melhorando continuamente, a CT-GQT sugerirá ao comando a criação de nova EQ e o ciclo se repetirá. Neste caso, após a EQ apresentar as causas do insucesso, a CT-GQT adequará as metas anteriormente estabelecidas e novas metas e prazos (expectativas) serão definidos;

– caso as metas não sejam alcançadas e os indicadores não venham melhorando, a EQ será novamente auditada para que se descubra as causas do problema, que serão bloqueadas, e a EQ reinicia o processo de cálculo dos indicadores;

– CT-GQT marca, divulga, prepara e efetua premiação aos participantes da EQ;

– alcançadas as metas, a EQ elabora e apresenta ao A-GQT, minuta da ordem interna (OI) visando à normalização do processo sob sua responsabilidade;

– Após ouvido o A-GQT e incluídos os

aperfeiçoamentos pertinentes, a minuta da OI tramitará por todos os participantes da CT-GQT; e

- Após aprovação da minuta da OI pelo comandante, a EQ divulga e inicia o treinamento da tripulação da organização. Este processo de controle e aperfeiçoamento deverá ser permanente, podendo incluir um programa de intercâmbio com outras organizações de apoio logístico.

CONCLUSÕES

A necessidade de manutenção da credibilidade do Poder Naval brasileiro e a harmonização da missão da Marinha com as expectativas e anseios da sociedade são fatores, a nível estratégico, que cada vez mais exigem da Marinha um esforço direcionado aos princípios e à metodologia da GQT.

Neste contexto, as organizações de apoio logístico devem buscar, no campo da GQT, os instrumentos que lhes sejam mais adequados, uma vez que o cumprimento da missão das forças navais é dependente da plenitude de sua atuação.

O modelo proposto para implantação da GQT nessas organizações caracteriza, principalmente, uma tentativa de consolidação de todos os conceitos expressos no *Manual da GQT* editado pelo Estado-Maior da Armada. A descrição operacional e a visão sistêmica contidas no modelo poderão auxiliar as organizações de apoio logístico em suas escaladas rumo à qualidade.

Com base nos pressupostos, análises e juízos expostos ao longo deste trabalho,

depreendem-se as seguintes conclusões:

- a qualidade deve começar e terminar pela educação, capacitação e treinamento. É preciso despertar nas pessoas a vontade de crescer, sair do comodismo, pois só assim o significado do trabalho bem feito e continuamente aperfeiçoado pode ser apreendido;

- o gerenciamento participativo adequado à organização não conflita com a hierarquia e disciplina, pelo contrário, é força catalisadora;

- o sucesso da implementação da qualidade passa pela conscientização e não pela imposição de idéias. A qualidade tem que ser construída e não inspecionada;

- o apego ao paradigma tradicional e a resistência às mudanças são dificuldades a serem combatidas na fase de implantação da GQT;

- as organizações excelentes desta década serão aquelas que não acreditam em excelência, mas em melhorias contínuas e permanentes e que acreditam que têm sempre alguma coisa a aperfeiçoar;

- a GQT é filosofia de gerência e não um conjunto isolado de técnicas;

- em se tratando de Qualidade, o investimento prioritário deve ser nas pessoas e não nos processos. As pessoas fazem os processos.

Enfim, a qualidade depende de todas estas ações empreendedoras que, ao final, interagem, concedendo-lhe força transformadora. Contudo, a qualidade, para atingir sua plenitude, precisa estar sobretudo na mente, nas mãos e no coração das pessoas.



ANEXO

Fluxograma do Processo para Implantação da GQT nas Organizações de Apoio Logístico

LEGENDA:

CT-GQT – Comissão Técnica para Assuntos da Gestão pela Qualidade Total

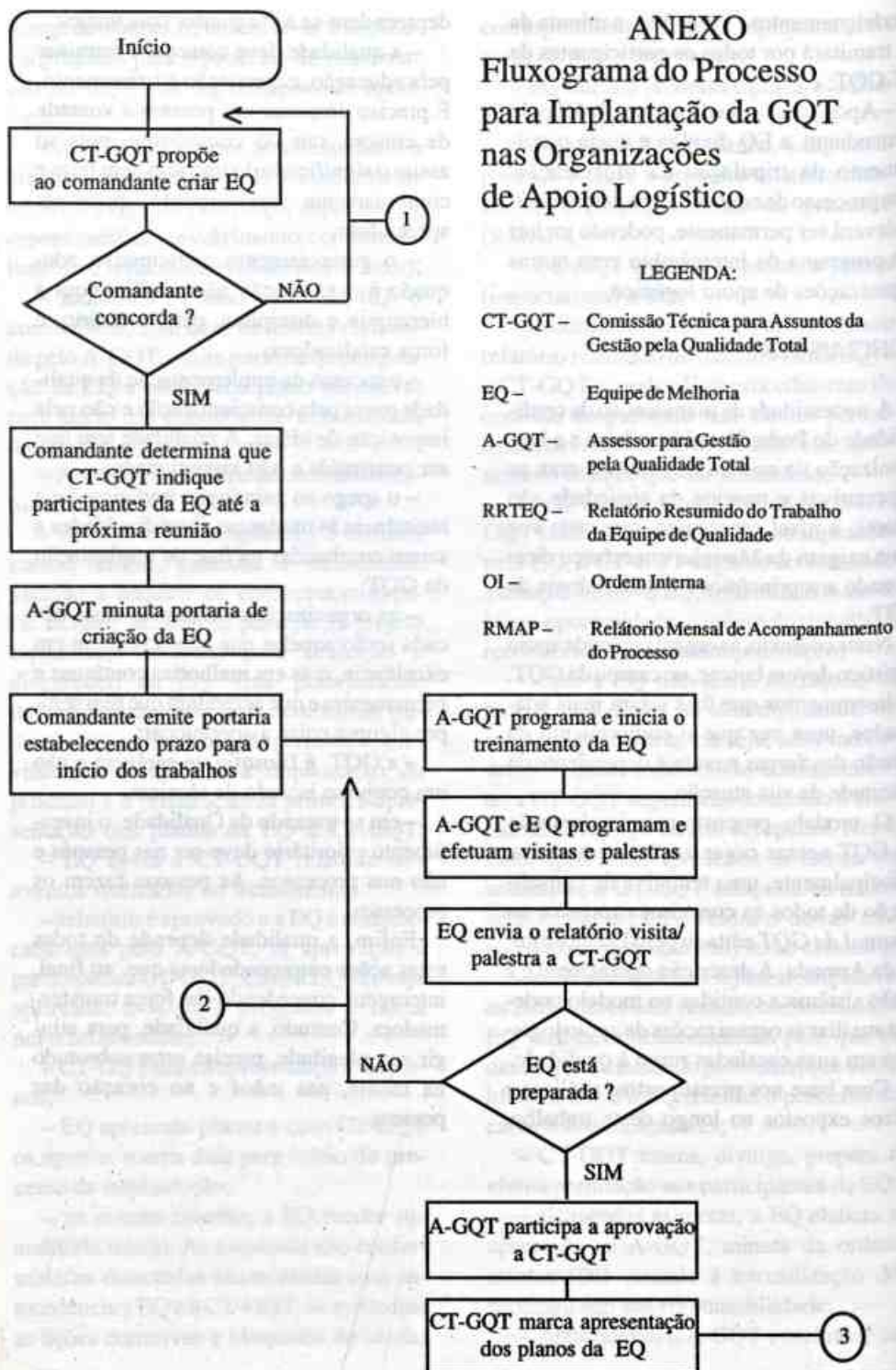
EQ – Equipe de Melhoria

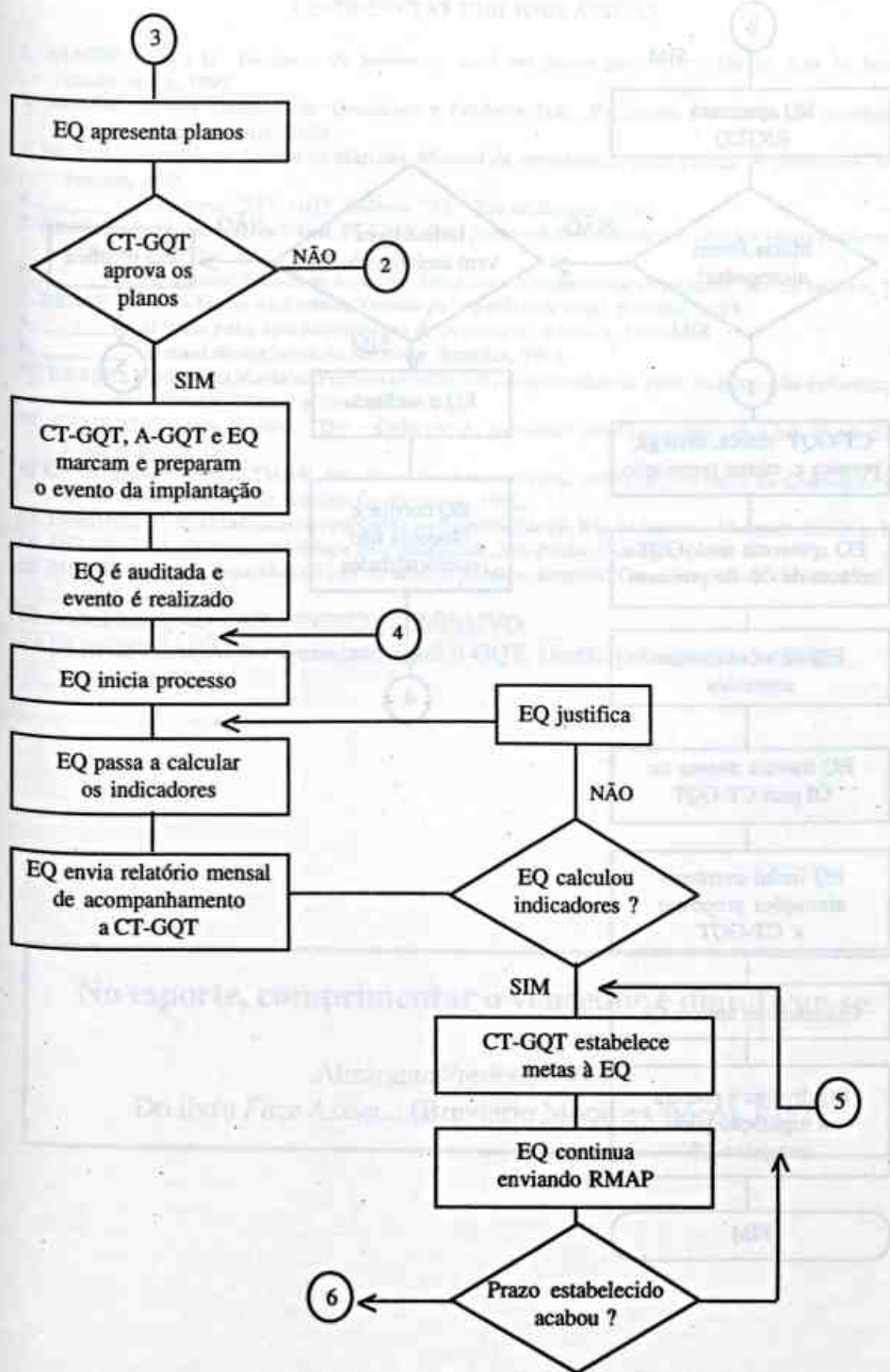
A-GQT – Assessor para Gestão pela Qualidade Total

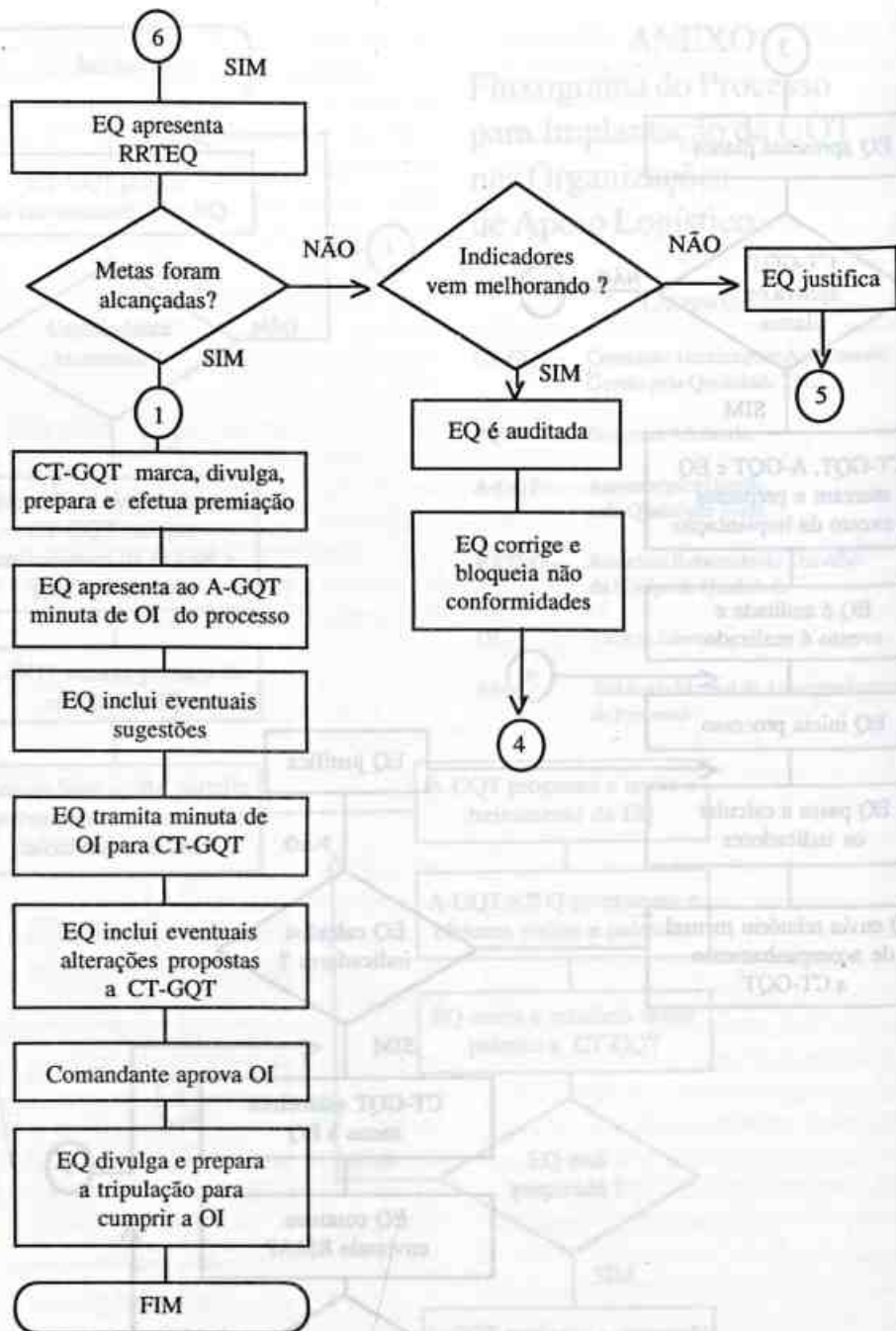
RRTEQ – Relatório Resumido do Trabalho da Equipe de Qualidade

OI – Ordem Interna

RMAP – Relatório Mensal de Acompanhamento do Processo







REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. ALMEIDA, Léo G. *Gerência de processo: mais um passo para a excelência*. Rio de Janeiro: Qualitymark, 1993.
2. BRASIL. Comitê Nacional de Qualidade e Produtividade. *Programa Brasileiro de Qualidade e Produtividade*. Brasília, 1990.
3. BRASIL. Diretoria de Ensino da Marinha. *Manual de metodologia para análise de processos*. Rio de Janeiro, 1993.
4. _____. *Programa "5S": GQT, Folheto "5S"*. Rio de Janeiro, 1993.
5. BRASIL. Escola de Guerra Naval. FI-219A. *Guia para a elaboração de referências bibliográficas*. Rio de Janeiro, 1992.
6. _____. FI. *Manual Básico de Redação. Guia para a elaboração de ensaios*. Rio de Janeiro, 1992.
7. BRASIL. Estado-Maior da Armada. *Gestão pela qualidade total*. Brasília, 1993.
8. _____. *Método para aperfeiçoamento de processos*. Brasília, 1993.
9. _____. *Manual de logística da Marinha*. Brasília, 1993.
10. BRASIL, Ministro da Marinha, Portaria nº 0800 de 07 de dezembro de 1994. *Implantação da Gestão pela Qualidade Total na Marinha*. Brasília, 1993.
11. CAMPOS, Vicente Falconi. *TQC - Controle de qualidade total (no estilo japonês)*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bloch, 1992.
12. CARR, David K. e LITTMAN, Ian. *Excelência nos serviços públicos: Gerência da Qualidade Total na década de 90*. Rio de Janeiro: Qualitymark, 1992.
13. DEMING, W. E. *Qualidade: a revolução da administração*. Rio de Janeiro: Marques-Saraiva, 1990.
14. JURAN, J. M. *Juran na liderança pela qualidade*. São Paulo: Pioneira, 1990.
15. MONTEIRO, J.A. *Qualidade Total no serviço público*. Brasília: Consultores Associados, 1990.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ADMINISTRAÇÃO> / Qualidade Total !; GQT; Gestão pela Qualidade Total;

No esporte, cumprimentar o vencedor é dignificar-se

Almirante Frederico Villar

Do livro *Faze Assim...* (Breviário Moral e Cívico), 1952

Conheça o Serviço de Documentação da Marinha Museu Naval e Oceanográfico

Seu acervo possui pinacoteca, prataria, mobiliário, medalhas, condecorações, indumentária, armaria, peças de antigas belonaves, modelos de naus, caravelas, galeões e navios de guerra contemporâneos.

Para os visitantes o SDM oferece visita guiada, que devem ser marcadas pelo telefone (021) 533-7626. As escolas da rede pública de ensino podem contar ainda com transporte gratuito.

Rua D. Manuel, nº 15, Praça XV – Centro – Rio de Janeiro.

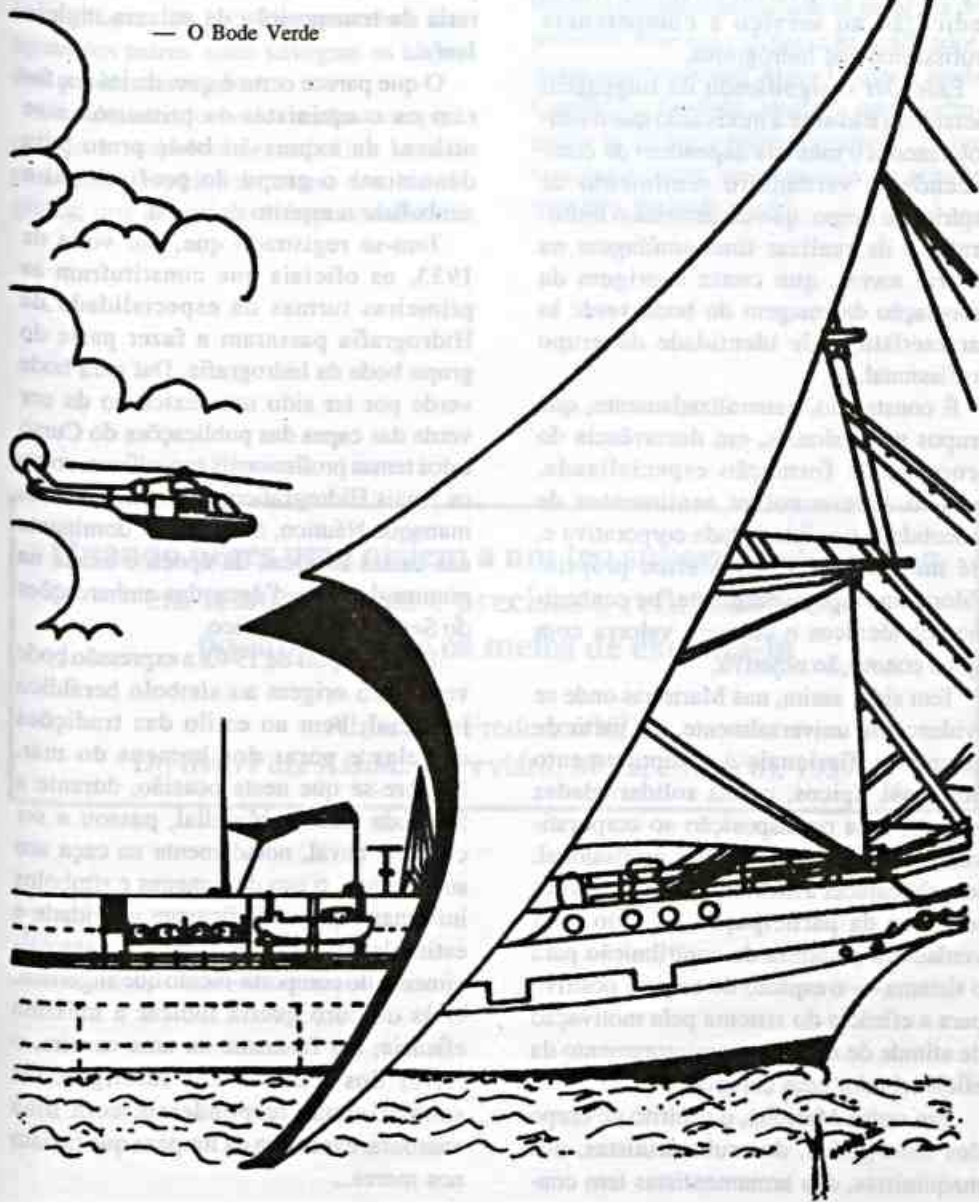
Aberto ao público de 12:00 às 16:30 horas, diariamente.

A entrada é franca

A MARINHA DE OUTRORA

AS LIÇÕES DE ONTEM PARA A MARINHA DE HOJE E DE AMANHÃ

— O Bode Verde



O BODE VERDE

O perfil de um bode verde, em atitude resoluta, tem identificado, tradicionalmente, os navios e embarcações da nossa Diretoria de Hidrografia e Navegação, constituindo-se em imagem figurada do espírito de corpo, caracterizado pela dedicação ao serviço e competência profissional dos hidrógrafos.

Entender o significado da linguagem metafórica e avaliar a motivação que o símbolo ancora e municia dependem de compreender o verdadeiro sentimento de espírito de corpo, que caracteriza o hidrógrafo, e de realizar uma sondagem na estória naval, que conta a origem da associação da imagem do bode verde às características de identidade do grupo profissional.

É constatado, generalizadamente, que grupos profissionais, em decorrência do processo de formação especializada, tendem a desenvolver sentimentos de identidade e solidariedade corporativa e, até mesmo, um sistema ético próprio. Valorizam, espontaneamente, os conhecimentos técnicos e cultuam valores com típica conotação objetiva.

Tem sido, assim, nas Marinhas onde se evidenciam, universalmente, e a partir de valores profissionais e comportamento funcional típicos, certas solidariedades grupais, uma predisposição ao corporativismo, um profícuo orgulho profissional, sem obscurecer a medida exata dos valores relativos da participação no todo — a verdadeira grandeza da contribuição para o sistema — o espírito de corpo é positivo para a eficácia do sistema pela motivação de atitude de constante aprimoramento da eficiência dos seus componentes.

Em nossa Marinha, o espírito de corpo dos hidrógrafos, dos submarinistas, dos maquinistas, dos armamentistas tem con-

tribuído para o aperfeiçoamento profissional e estabelece sadia competição pela eficiência.

Diffícil saber-se quando e por que o conceito espírito de corpo foi associado à expressão bode. Há quem especule que decorreria da transposição da palavra inglesa *body*...

O que parece certo é que, de início, foram os maquinistas os primeiros a se utilizar da expressão bode preto para denominar o grupo do profissional e simbolizar o espírito de corpo.

Tem-se registrado que, por volta de 1933, os oficiais que constituíram as primeiras turmas da especialidade de Hidrografia passaram a fazer parte do grupo bode da hidrografia. Daí para bode verde por ter sido uma extensão da cor verde das capas das publicações do Curso e dos temas profissionais específicos, como os Anais Hidrográficos, o Roteiro e o Almanaque Náutico, além da cor dominante nas cartas náuticas da época e usada na pintura da linha-d'água das embarcações do Serviço Hidrográfico.

Pouco depois de 1940, a expressão bode verde deu origem ao símbolo heráldico informal, bem ao estilo das tradições singelas e puras dos homens do mar. Lembre-se que nesta ocasião, durante a Segunda Guerra Mundial, passou a ser costume naval, notadamente na caça aos submarinos, o uso de imagens e símbolos informais, que identificavam a unidade e estimulavam na tripulação o desenvolvimento do comportamento que sugeriam. O às de ouro queria indicar a máxima eficácia; um fantasma ou uma caveira, o terror dos mares e dos inimigos. Os submarinistas responderam com uma vassoura, evocativa da limpeza que faziam nos mares...

Então, primeiro nas lanchas hidrográficas e balizadoras e logo a seguir nos navios hidrográficos e oceanográficos, o ágil, resoluto e simpático, audacioso e viril bode verde passou a ser pintado em local visível da superestrutura. Talvez a cor verde tenha sido decididamente adotada pelo aproveitamento de sobras de tinta da linha-d'água. Ou para evocar o verde das águas dos mares, onde navegam os ideais dos grandes navegantes.

Atualmente, o bode verde, compreendido e respeitado, simboliza bem o consciente espírito do corpo dos hidrografos, que entendem a responsabilidade

de contínuo aperfeiçoamento profissional e correto desempenho funcional como contribuições para a eficácia do sistema Marinha do Brasil, do qual participam como um de seus elementos.

E, agora, passada a fase pioneira da Hidrografia, o bode verde faz, também, lembrar o compromisso que as gerações do presente têm com o passado realizador, quando o Almirante Alves Câmara, ainda Capitão-de-Corveta, alertava que "hidrografia só se faz a golpes de arfete", o que bem pode estar representado na atitude decidida do bode verde.

Quando deres uma ordem a um teu subordinado, faze-o em termos claros e precisos e reflete sobre a possibilidade e os meios de executá-la

Almirante Frederico Villar

Do livro *Faze Assim...* (Breviário Moral e Cívico), 1957

Caro assinante:

Mudou de OM, posto ou de residência? Fale conosco.

A não atualização de seus dados pode atrasar a entrega da sua REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA, além de aumentar nossas despesas com nova remessa de seu exemplar.

Ligue para 0110-4594 (Sistelma) ou (021) 533-6696.

Se preferir, copie e preencha o cupom abaixo e envie para o Serviço de Documentação da Marinha: Rua Dom Manuel, nº 15 – Centro – Rio de Janeiro (RJ), CEP: 20010-090.

Nome: _____			
Posto: _____		NIP: _____	
OM: _____			
Residência: _____			nº _____
Complemento: _____		Bairro: _____	
Cidade: _____	UF: _____	CEP: _____	—

ACONTECEU HÁ 100 ANOS

Conforme esclarecemos em nossa última edição de 1994, esta nova seção tem o propósito de trazer aos leitores uma lembrança, uma notícia do que sucedia em nossa Marinha, no País e noutras partes do mundo, há um século. Serão sempre fatos devidamente reportados pela nossa centenária *Revista Marítima Brasileira*.

Parece-nos interessante mencionar que encontramos naqueles antigos exemplares a seção *Revista das Revistas*, que até hoje a mantemos.

Com vistas à preservação da originalidade dos artigos, observaremos a grafia então utilizada pela *Revista Marítima Brasileira*.

ALMIRANTE MARQUEZ DE TAMANDARÉ

O destino severo decidiu que o mez de março corrente, fosse de continuo lucto para as armas de terra e mar da Republica.

Ao desastre de Canudos, seguio-se o passamento, no dia 20 ás 6 horas da tarde, do illustre almirante Marquez de Tamandaré: o decano da marinha brazileira, na qual já era official general desde o ano de 1852; o veterano das campanhas maritimas da Independencia e de Cisplatina; o arrojado comandante do D. Affonso, que salvára, nos mares da Inglaterra, os naufragos da galera Ocean of march incendiada, e a náu portugueza Vasco da Gama, desarvorada debaixo de temporal desfeito, na barra do Rio de Janeiro; o heróe

da tomada de Paysandú, nas represalias operadas contra o governo da Republica Oriental do Uruguay em 1864; o prestigioso commandante em chefe da esquadra alliada na primeira phase da guerra o Paraguay; em poucas palavras, a venerada reliquia viva que nos restava das glorias da nossa marinha no primeiro seculo de sua historia.

Por se achar á ponto de ser expedido, o presente fasciculo da *Revista* apenas pudemos acrescentar-lhe esta pagina de condolência, á Nação, á Marinha e á familia do preclaro almirante, reservando-nos o dever de prestar mais condigna homenagem á sua memoria.

Em um suplemento á *Revista* do presente mez dedicado á necrologia d'aquelle que foi o primeiro dos almirantes brazileiros.

Nomeações

Foram nomeados:

Por decreto de 26 de novembro de 1896, o Contra-Almirante Julio Cesar de Noronha, chefe do Estado Maior General da Armada.

Por decreto de 4 de janeiro de 1897, o Contra-almirante Carlos Frederico de Noronha, Chefe da Carta Maritima.

Por aviso de 8 de janeiro de 1897, o

Contra-almirante João Gonçalves Duarte para inspecionar as flotilhas e estabelecimentos de marinha do Sul da República.

O Almirante Francisco José Coelho Netto para inspecionar as flotilhas e estabelecimentos da marinha do Norte da Republica.

Por portaria de 10 de Dezembro de 1896, o Contra-almirante José Pinto da Luz membro effectivo do Conselho Naval.

O Contra-almirante João Justino de Proença para commandante da Divisão Naval.

REVISTA DAS REVISTAS
(CHRONICA MARITIMA)

INGLATERRA — Por causa do grande perigo que fazem correr á navegação os navios abandonados no oceano, a Inglaterra promulga a seguinte lei.

Art. 2 — A data da promulgação da presente lei todo commandante de navio ou pessoa commandando um navio britânico, que souber da existencia no oceano de um navio abandonado fluctuando e servindo de perigo á navegação, deverá fazer a notificação ao Lloyd ao chegar ao primeiro porto. Dará ao dito agente todos os detalhes que tiver sobre o navio, assim como a data e o lugar em que foi encontrado.

O agente do Lloyd transmittirá immediatamente estes detalhes ao secretario do Lloyd em Londres. Era caso de negligencia do commandante será este multado em 5 libras.

Art. 3 — Caso não haja agente do Lloyd no primeiro porto que tocar, os detalhes serão enviados directamente pelo commandante ao secretario do Lloyd em Londres.

Art. 4 — Os detalhes recebidos, pela Sociedade do Lloyd, em cumprimento á presente lei, serão immediatamente publicados pela referida sociedade, da mesma maneira

e nos mesmos termos que os naufragios e acontecimentos no mar.

A mesma sociedade deverá fazer uma communicação ao Board of Trade.

Estas leis têm grande utilidade pois que os perigos resultantes do abandono de cascos no alto mar são innumerous.

Citaremos o caso do *Wyer G. Sargent*, de 1500 toneladas, que abandonado na primavera de 1891, fluctuou através do Atlantico durante annos; tendo sido encontrado vinte e sete vezes por diversos navios, e tendo atravessado duas vezes o Gulf-stream.

O carregamento de madeira impedia-o de ir ao fundo.

ALLEMANHA — O chanceller do imperio Alemão entregou ao Reichstag, um projecto de lei propondo o augmento de GRFI e ½ milhão de marcos á subvenção concedida as linhas de navios que fazem o serviço do Extremo-Oriente e da Austrália, afim de garantir a organização de um serviço regular bi-mensal entre a Allemanha e a China e augmentar a velocidade dos paquetes allemães.

Este projecto de lei foi discutido e votado pelo Reichstag.

O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As estórias contadas reproduzem, com respeitoso humor, o que se contava nas conversas alegres da praça-d'armas e convés. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verdadeiras, e por isso caracterizam várias fases da vida da Marinha.

São válidas, também, estórias vividas em outras Mari-nhas.

Contamos com sua colaboração. Se desejar, apenas apre-sente o caso, por escrito ou por telefone (Almirante Brígido ou Comandante José Geraldo - 533-6696), que a RMB e seus colaboradores o transformarão em uma agradável lei-tura.

PUDOR

Bastante amarrado e há dias sob chuvas, navegava o cruzador à noite, para aterrar no Cabo Frio.

No início do crepúsculo matutino, com o céu ainda totalmente encoberto, a tela do radar começa a apresentar a figura de um arquipélago. O navegador, tarimbado, reconheceu nas supostas ilhas a configuração dos cumes das montanhas da região. Após algumas tentativas pôde obter uma precisa posição, o que o livrou da apreensão resul-tante da sua última posição estimada, agora excessiva e provavelmente incorreta.

Exultante, comunicou-a ao Comandante sugerindo pequena alteração no rumo.

Este, observando seu navio ainda envolto pela bruma, dirigiu-se para o Camarim de Navegação. Lá, ao examinar na carta a po-sição plotada, lembrou-se das posições que

lhe apresentara o navegador nos últimos dias e para tranquilizar-se interpelou:

— Onde está a estima?

O navegador, procurando indiretamente justificar a ausência notada, esclareceu:

— Comandante, a posição plotada na car-ta é precisa. É o ponto onde se cortaram cinco círculos de distância de cumes de montanhas identificadas, uma delas a do Cabo Frio.

Aparentemente sem atentar para o valor do esclarecimento o Comandante insistiu:

— Mas onde está a estima?

O navegador, entre irritado e gozador, atreveu-se:

— A estima não pôde entrar nesta carta.

O Comandante, surpreso com a resposta, distraiu-se e indagou:

— Por que?

— Por vergonha!

TIPOS DE ÂNCORA

Em 1953, uma turma do Centro de Instrução de Oficiais da Reserva da Marinha (CIORM) embarcou no Cruzador *Barroso* para uma viagem de instrução. Juntamente com outros oficiais do navio, fui designado para dar aulas práticas de marinharia e navegação para os futuros oficiais da reserva. Certa tarde, creio que na Baía da Ilha Grande, estando previsto o fundeio do navio numa dada enseada, fui para a proa levando um grupo de alunos do CIORM comigo. Depois de falar para os alunos sobre os vários tipos de âncora em uso nas Marinhas e apresentar-lhes equipamentos como cabrestante, amarras, patolas, etc, etc, mandei que um dos alunos guarnecesse uma marreta e aguardasse a ordem de fundeio procedente do passadiço. Tão cedo o telefonista da faxina do mestre gritou "Larga o ferro" o aluno bateu com a marreta no arganém devido, abrindo a patola, e pouco depois o navio ficou fundeado adequadamente.

Treze anos depois, servindo eu na Escola de Guerra Naval, fui apresentado a um ilus-tre conferencista de renomada cultura e inte-ligência. Apertando-me a mão cordialmente, o ilustre conferencista me disse:

— Ah! Eu o já conheço. O Sr. foi meu mestre no *Barroso* em 1953. Ensinou-me não só a identificar estrelas por alinhamento, como também a segurar um navio pela âncora. Fui eu que dei aquela marretada que tão bem ancorou o *Barroso*.

A partir daí, apenas por modéstia, não acrescentei ao meu currículo: "Ex-Mestre do Professor Mário Henrique Simonsen".

E seja como for, fiquei com a impressão de que de alguma forma contribuí para a criação da "Âncora Cambial" tão falada pelos economistas brasileiros.

João Carlos Gonçalves Caminha
Vice-Almirante (Ref²)

O DESPERTAR DE UM HOMEM INTELIGENTE?

Parecida com essa estória, vivi outra no mesmo navio e na mesma época.

Era eu, naquela viagem, um capitão-tenente "ferocíssimo", distribuindo papeletas brancas (registro de falta disciplinar) com muita facilidade, mas, também, algumas azuis (elogios).

Uma dessas foi para enaltecer a atenção, a inteligência de suas perguntas e seu desembaraço no quarto de serviço ... do aluno Mário Henrique Simonsen.

Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
Vice-Almirante (Ref²)

CONSELHO DESCABIDO

O cabo velho preocupava-se com a justificativa que apresentaria ao seu Encarregado de Divisão, por seu terceiro atraso em quinze dias. Feitas as considerações a respeito, optou pela pura verdade, embora ela o deixasse encabulado. Todas as vezes em que sua mulher consultava um médico,

para ela ou para o filho, tinha ele de procurá-lo para esclarecer-se sobre os conselhos ou detalhes sobre a administração dos medicamentos, invariavelmente confusos quando por ela retransmitidos.

O tenente ouviu a justificativa e julgando-se bastante vivido aconselhou:

* Nota : Ver "O bicho não era tão feio quanto parecia", *RMB* 3^o trim./96, pág. 248.

— O marido, quando for o caso, deve ensinar à mulher como proceder numa consulta, inclusive quanto a anotar o que achar importante e não constar da receita — entusiasmando-se prosseguiu:

— Também sou casado, com dois filhos,

mas minha mulher faz sempre as anotações que julga não poder guardar de cabeça.

O cabo, passando da curiosidade à tristeza, optou mais uma vez pela verdade:

— Mas o senhor não é casado com a minha!

**Lembra-te sempre que o excesso de severidade, como o
excesso de fraqueza na distribuição da justiça,
é fatal à boa organização**

Almirante Frederico Villar

Do Livro *Faze Assim...* (Breviário de Moral e Civismo)

IL FONDAMENTO DELLA SICURTÀ ITALIANA
E O SACRIFICIO DA FROTA ITALIANA

ANII. N° 12 - 1904, pagina 59

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

SOLICITAÇÃO DE ASSINATURA

Assinale qual a forma de pagamento desejada:

- em anexo, comprovante de depósito na conta corrente 55595031-X, agência 001-9, do Banco do Brasil, em nome do Serviço de Documentação da Marinha, no valor de R\$ 9,46.
- em anexo, cheque em favor do Serviço de Documentação da Marinha, no valor de US\$ 22 (exterior).
- para desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de 13% de um dia de soldo de segundo-tenente, autorizada a sua atualização.

Preencha e remeta esta página para:

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Rua Dom Manuel, 15 — Centro

20010-090 — Rio de Janeiro — RJ

FAX (021) 216-6716

(021) 533-66906

NOME:

ENDEREÇO:

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

DATA:/...../..... Nº DE CORPO (MB):.....

.....
ASSINATURA

FAÇA DE SEU AMIGO MAIS UM ASSINANTE DA RMB

CARTAS DOS LEITORES

Esta seção destina-se a incentivar debates, abrindo espaço ao leitor para comentários, adendos esclarecedores e observações sobre os artigos publicados. As cartas deverão ser enviadas à *Revista Marítima Brasileira*, que, a seu critério, poderá publicá-las parcial ou integralmente. Contamos com sua colaboração para realizarmos nosso objetivo, que é o de dinamizar a *RMB*, tornando-a um eficiente veículo para idéias, pensamentos e novas soluções, sempre em benefício da Marinha, mais forte e atuante. Sua participação é importante!

A DIREÇÃO

OS ENCOURAÇADOS

RMB 1^o, 2^o, 3^o e 4^o trimestres de 1996

Tenho acompanhado com interesse o trabalho "Os Encouraçados", do jornalista Marco Antonio Pedro, bem como a carta do Sr. George A. Grata.

Quanto a essas obras, cabe, entretanto, um pequeno reparo, quanto aos Encouraçados *North Dakota* e *Nebraska* que pertenciam à mesma classe, porém, como consta a página 133, da publicação *Man of War*, de Donald Macin Tyre e Basil W. Bathe, teriam máquinas diferentes.

Assim, o *North Dakota* teria, de fato, turbinas Curtiss, substituídas, mais tarde, por turbinas Jonsons, o que daria razão ao jornalista-radialista, quanto a esta belonave.

O *Delaware*, porém, teria sido dotado com máquinas de tripla expansão, de 16.500 HP, como citado pelo Sr. Grata (embora este tenha se referido ao *North Dakota*).

Lauro Nogueira Furtado de Mendonça
Capitão de Mar-e-Guerra (Ref^o)

O AFUNDAMENTO DO ENCOURAÇADO ITALIANO ROMA E O SACRIFÍCIO DA FROTA ITALIANA

RMB, 3^o trimestre de 1996, página 89

Peço vênha para fazer um pequeno reparo ao Anexo A do artigo sobre "O afundamento do "Roma", publicado a página 96, da *RMB*,

jul/set 1996. Nele consta que o *Cavour* (afundado em Taranto). Sic. Cabe esclarecer que, se bem que afundado em Taranto, foi

refluído em julho de 1941 e rebocado para Trieste, a fim de ser reparado. Quando do Armistício, estava sediado em Tola, calculando-se em seis meses o tempo para sua prontificação. Não obstante, suspendeu e, com suas próprias máquinas seguiu para

Taranto e de lá, dirigiu-se a Malta, onde, são e salvo, veio juntar-se aos demais encouraçados italianos, navegando sem escolta.

Lauro Nogueira Furtado de Mendonça
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref²)

NAVIOS PARAGUAIOS COMPRADOS PELO BRASIL?

RMB, 3^o trimestre de 1996, página 253 (Cartas dos Leitores)

Quanto aos Encouraçados *Bahia*, *Lima Barros*, *Herval*, *Mariz* e *Barros e Silvado*, unicamente a respeito do *Silvado* existe documentação comprovando sua aquisição por López. O restante deve-se a uma nota de pé de página de *A Marinha de Outrora*, do Visconde de Ouro Preto, onde consta: "Alguns dos encouraçados, senão todos, exceto o "Colombo" e o "Cabral" construíam-se por certo de López".

Ora, "Alguns, ... senão todos", não define

coisa alguma; é um simples "achismo"; em que pese a alta qualidade do declarante.

Cabe assinalar que na *RMB*, abr./jun. 1996, no artigo "*Brasil e Silvado*", a página 131, já levantei esta questão e por mim Ouro Preto, nem nenhum dos que se lhe seguiram apresentaram prova alguma da aquisição desses navios, à exceção do *Silvado*, por López.

Lauro Nogueira Furtado de Mendonça
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref²)

123^o ANIVERSÁRIO DE BASE FLUVIAL DE LADÁRIO

RMB, 3^o trimestre, página 312 (Noticiário Marítimo)

Ainda sobre a *RMB*, de jul./set. 1996, cabe-me assinalar o seguinte:

Pág. 312: O Encouraçado *Barroso* e os Monitores *Piauí* e *Santa Catarina* foram

construídos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e não na Base Fluvial de Ladário.

Lauro Nogueira Furtado de Mendonça
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref²)

DOAÇÕES AO SDM

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA

Relação dos doadores do 4º trimestre de 1996

Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) Hugo Bernardi Junior	253 volumes
Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) Hildegardo de Noronha	43 volumes
Adido Naval na Itália	24 volumes
Vice-Almirante (Ref ^{da}) Roberto Mario Monnerat	9 volumes
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref ^{da}) Max Justo Guedes	3 volumes
Capitão-de-Mar-e-Guerra Luis Alberto Marins Nascimento	2 volumes
Almirante-de-Esquadra (RRm) Julio de Sá Bierrenbach	1 volume
Almirante-de-Esquadra (Ref ^{da}) Helio Leôncio Martins	1 volume
Capitão-de-Mar-e-Guerra João Afonso Prado Maia de Faria	1 volume
Diretoria de Hidrografia e Navegação	1 volume
Navio-Escola <i>Brasil</i>	1 volume
Antonio Gomes da Costa	1 volume
Ari Rodrigues da Silva	1 volume
Lais Guedes	1 volume
Marcelo Moutinho da Silva	1 volume
Mario M. Meireles	1 volume
Vera Lucia Brottel Tostes	1 volume

PERIÓDICOS RECEBIDOS

ARGENTINA

Revista de Publicaciones Navales: mai.-ago./96

BRASIL

A defesa Nacional: abr.-jun./96

Arquivos Brasileiros de Medicina Naval: mai.-ago./96

Revista da Escola Superior de Guerra: ago./96

Revista do Clube Naval: jul.-set./96

Revista do Exército Brasileiro: abr.-jun./96

Revista Militar de Ciência e Tecnologia: abr.-jun./96

CHILE

Revista de Marina: set.-out./96

ESPAÑA

Revista General de Marina: jul./96

ESTADOS UNIDOS

KTB Newsletter: ago.-set./96

Mariner's Mirror: ago., nov/96

Ocean Voice: out./96

Proceedings: jul., ago., set., out./96

FRANÇA

Aerospatiale: out., nov., dez/96; jan./97

Armées Daujourd'hui: set., out. nov./96

Cols Bleus: 18, 25/05; 1, 8, 15, 22/06; 6, 13, 20, 27/07; 3, 10, 17, 24, 31/08; 7, 14, 21, 28/09; 5/10/96

Le Droit Maritime Français: mar., abr., mai., jun., jul., ago., set./96

HOLANDA

Holland Horizon: jul.-set./96

INGLATERRA

Map Collector: set.-out./96

Naval Forces: jul.-ago./96

ITÁLIA

Notiziario della Marina: fev., mar., abr., mai., jun., jul.-ago./96

Rivista Marittima: jul., ago., set./96

MÔNACO

International Hydrographic Review: set./96

PORTUGAL

Nação e Defesa: jul.-set./96

Revista da Armada: set.-out./96

Revista de Marinha: jul., ago.-set./96

REVISTA DE REVISTAS

COLABORADORES

AE	(RRm)	Eddy Sampaio Espellet
AE	(FN-RRm)	Coaraciara Brício Godinho
VA	(EN-RRm)	Armando de Senna Bittencourt
VA	(Ref ^o)	Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
CMG	(Ref ^o)	José Maria Barreira da Fonseca
CMG	(Ref ^o)	José Geraldo da Costa Cardoso de Melo
CMG	(Ref ^o)	João Oswaldo Pirassinunga
CMG	(RRm)	Fernando Moraes Baptista da Costa
CF		Caetano Tepedino Martins
CF	(EN)	Maurício Kiwielewicz

SUMÁRIO

APOIO

BASES

O Equador na Segunda Guerra Mundial (211)

ATIVIDADES MARINHEIRAS

NAVEGAÇÃO

Navegação: a Ciência e a Arte (217)

OCEANOGRAFIA

Exploração de Fontes Hidrotermais no Fundo do Mar (220)

FORÇAS ARMADAS

MISSÃO DAS FORÇAS ARMADAS

A Nação e as Questões de Segurança e Defesa (221)

NAVIOS-ESCOLA

A Histórica visita do Navio-Escola *Esmeralda* ao Japão em 1955 (224)

GUERRAS

COMBATE DE CORONEL

A Saga de Von Spee (228)

GUERRA CLÁSSICA

Estratégias de Ação: a Guerra Clássica, a Guerra Limitada e a Guerra Subversiva (232)

GUERRA CIVIL ESPANHOLA

As Marinhas da URSS e da Espanha na Guerra Civil Espanhola (235)

RELAÇÕES INTERNACIONAIS

DIPLOMACIA

O Vetor Diplomático da Defesa (245)

FRANÇA

INGLATERRA

ITALIA

MONACO

PORTUGAL

ESPAHA

SUMÁRIO

APÓLO

BRÉSIL

ATIVIDADES MARÍTIMAS

INVESTIGAÇÃO

OCEANOGRAFIA

FORÇAS ARMADAS

EXERCÍCIOS DAS FORÇAS ARMADAS

ARTIGOS ESPECIAIS

COMENTÁRIOS

COMENTÁRIO DO CORONEL

A Seta de Vênus (232)

O EQUADOR NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Instituto de Historia Maritima (Equador), dezembro/1995, Ano X, nº 19, p. 7-135

José Roberto Leví Castillo

Num longo artigo, bem ilustrado com fotografias, mapas e desenhos, o autor, com base em suas vivências pessoais como combatente do Exército do Equador na Segunda Guerra Mundial, faz uma análise detalhada da participação do país no conflito, sediando bases norte-americanas nas Ilhas Galápagos e Salinas, entre 1942 e 1948, contribuindo para a defesa continental. O texto é dividido em quatro grandes blocos: Introdução histórica; Descrição técnica das bases, Armas e veículos utilizados; e Relatório diário do ano de 1945.

INTRODUÇÃO HISTÓRICA

Com exceção da Argentina, que se manteve neutra por interesses nacionais, todas as nações da América do Sul prestaram apoio continental aos Estados Unidos contra o Eixo (Alemanha-Itália-Japão) durante a Segunda Guerra Mundial. A contribuição do Equador foi facilitar a instalação de bases para a aviação militar e naval, nas Ilhas Galápagos e Salinas, esta situada na península de Santa Helena, o ponto mais saliente do Oceano Pacífico no continente sul-americano, um ponto estratégico na luta contra o inimigo, que espreitava as costas do Pacífico e a entrada do Oceano para o Canal do Panamá.

Depois do ataque japonês à base norte-americana de Pearl Harbour, em dezembro de 1941, as forças navais dos Estados Unidos no Pacífico diminuíram bastante e levou alguns meses para os americanos começarem a repor as perdas em navios de guerra, pessoal e aviões.

Nessas condições, o perigo de um novo ataque era iminente. Logo os japoneses

tomaram o importante arquipélago das Filipinas. Mas o mais próximo que os japoneses tiveram do território norte-americano foi quando invadiram as Ilhas Aleutianas, no território do Alaska, quando este ainda não era um estado norte-americano. E com a derrota japonesa para os norte-americanos em Guadalcanal, na Oceania, em 1942, pôde-se constatar a limitação do poder nipônico em relação ao do seu inimigo.

As bases norte-americanas em Galápagos e Salinas foram inicialmente rampas pré-construídas e mantidas na zona do Canal do Panamá, colocadas em condições de funcionamento por engenheiros navais e trabalhadores do Equador sob contrato e submetidos a severa vigilância, para evitar que vazassem detalhes sobre o que estavam fazendo para os Estados Unidos. Estes construíram, numa primeira fase, campos de aterrissagem profissionais, enquanto se preparavam em segredo os aeródromos do Exército construídos de material muito resistente para suportar o peso da aviação norte-americana, de grande porte. Também se construíam paióis, tanques subterrâneos, estações de rádio e todo o tipo de instalações antiaéreas e contra ataques por mar, além de armazéns para guardar equipamentos, munições, alimentos e até guloseimas, pois embora em guerra, os Estados Unidos não abriam mão de proporcionar o máximo possível de comodidade aos seus soldados, marinheiros e aviadores.

As Forças Armadas da República do Equador eram pobres e desatualizadas em termos de armamento e muito se aprendeu com os norte-americanos. Pode-se dizer

que a Segunda Guerra Mundial foi o início da nova Marinha equatoriana, que nasceu como uma Arma em 1943, separando-se da tutela do Exército, aprimorando-se, a partir de então, até chegar à Marinha de Guerra de hoje, bem equipada, organizada e com uma oficialidade brilhante.

História política das Ilhas Galápagos

Já se falava das "Ilhas Encantadas" na época dos Incas. A tradição incaica conta que as ilhas foram descobertas por balseiros que navegavam pela costa do Pacífico, fazendo comércio. Ali encontraram tartarugas gigantes, cujas carnes lhe serviram como alimento, e também pescado abundante e água potável.

Em 1535, Frei Tomás de Berlanga, o "Obispo de Castilla de Oro", navegando, por ordem da coroa espanhola, do Panamá para o sul do continente, acabou à deriva e avistou um grupo de "ilhas desconhecidas", de solo vulcânico e estranha fauna. O descobrimento foi comunicado por carta ao Imperador Carlos V da Espanha, sem que fosse dado nome às ilhas.

Em 1546, o espanhol renegado Diego de Rivadeneira fugiu com 12 homens em uma embarcação roubada, para escapar da ira de Gonzalo Pizarro, e com ele aconteceu o mesmo fato ocorrido com o Obispo de Castilla. Rivadeneira foi desviado de sua rota, avistando os vulcões das Ilhas Galápagos, onde desembarcou em busca de água. Assustado com os estranhos animais, foi embora sem dar nome às ilhas.

Em finais do século XVII, a Inglaterra começou a estender seus domínios por todo o mundo, disputando terreno com a coroa espanhola e incursionando no território de suas colônias. Os chamados piratas transformaram as Ilhas Galápagos em uma base de operações, em um excelente refúgio, onde podiam aportar navios, obter alimen-

tos e, sobretudo, prover-se de água, lenha e azeite e planejar novas incursões e assaltos, para romper o monopólio comercial espanhol. Em 1648, o pirata inglês Ambrose Cowley desenhou um mapa detalhado das Ilhas e as nomeou de Cowley, se auto-homenageando.

O rei inglês Carlos II, católico que era, colaborava com a Espanha contra a pirataria organizada pelos próprios ingleses, só que protestantes, e tratava estes como inimigos. Desse modo, por ordem de Carlos II, as autoridades da Jamaica, Nassau e Bermudas deram às ilhas nomes de inimigos oficiais dos piratas ingleses: Ilhas Wainman, Brattle, Bidloe, Charles e James.

Jamais os espanhóis deram maior importância às Ilhas Galápagos, já que estavam a 1.000 milhas marítimas do porto mais próximo da costa e eram consideradas ilhotas de animais selvagens e onde viviam os amaldiçoados piratas. O arquipélago, ainda sem nome, aparece nas cartas geográficas publicadas por Ortelius desde 1570 como "*Isolae Innominae*" (ilhas sem nome) e, até serem denominadas por Ambrose Cowley, jamais se fez esforço algum para dar-lhes nomes.

Como consequência do Tratado de Utrecht, que deu maior abertura comercial ao continente americano, a vida do Arquipélago de Galápagos mudou, tornando as incursões corsárias mais raras nas colônias espanholas e ilhas do Pacífico.

As lendas e mapas de fabulosos tesouros piratas nas Ilhas Galápagos seguiram correndo a América, até princípios do século XX. Entretanto, elas permaneceram inabitadas até o século XVIII.

Entre 1780 e 1860, as Galápagos se transformaram em quartel-general e destino final de centenas de barcos baleeiros ingleses e norte-americanos que, juntamente com caçadores de focas e tartarugas, mataram milhares de animais. Levavam as

tartarugas vivas, umas sobre as outras, nos armazéns dos barcos, para matá-las à medida que necessitavam.

Durante a Guerra de 1812 entre norte-americanos e ingleses, o capitão norte-americano David Porter fez das Ilhas Galápagos uma base para hostilizar os ingleses, apoderando-se de vários navios inimigos que passavam por aquela rota. Chegou-se a formar ali uma Flotilha de Combate e um acampamento de prisioneiros britânicos capturados.

David Porter foi o primeiro oficial norte-americano a dar conta da importância estratégica das Ilhas Galápagos. Mas como ainda eram da Coroa Espanhola, esta enviou um protesto ao governo dos Estados Unidos por sua ocupação indevida e solicitou que se retirassem do território, sob pena de enviar uma frota espanhola para expulsá-los. Como naquela época os Estados Unidos ainda não eram uma potência, o governo norte-americano acatou a solicitação da Espanha e desautorizou o Capitão Porter a permanecer com a ocupação. Como reagiu, chegando a matar o Tenente John Cowan, Porter foi levado prisioneiro aos Estados Unidos e julgado por assassinato e por seus atos não autorizados, sendo, porém, absolvido. Livre, escreveu um livro contando tudo o que viveu nas Galápagos e defendendo a compra das Ilhas pelos Estados Unidos, para o estabelecimento de uma base naval.

Independentes da Espanha, as Ilhas Galápagos se transformaram em "terra de ninguém", já que ninguém as reclamava para si. Até que, em 1831, o general Joseph Villamil et Joly (norte-americano naturalizado equatoriano), herói da independência do Equador, sob a égide do General Juan José Flores, pediu a este permissão para colonizar as Ilhas Galápagos e reclamá-las

para a República do Equador, como território insular. Permissão dada, uma expedição exploratória foi enviada à Ilha e deu ao arquipélago o nome de Cólón, recomendando a exploração do solo. Em 12 de fevereiro de 1832, o Coronel Ignacio Fernández, em nome do governo da República do Equador, hasteou sua bandeira nas Galápagos, tomando posse delas. Todas as ilhas mantiveram seus nomes originais ingleses, com exceção da principal, a Ilha Floreana, batizada assim em homenagem ao Presidente Juan José Flores. As ilhas receberam o nome de Arquipélago do Equador.

Para colonizar as Galápagos, foram mandados para lá 80 soldados sob indulto, que haviam sido condenados a morte por sublevação. Eles se dedicaram a construir suas casas e a preparar o terreno para instalarem-se, cultivando plantas alimentícias. Posteriormente, para incrementar a população, a ilha também converteu-se em colônia penal, sendo mandados para lá criminosos e prostitutas. Desde então, e por mais de um século, as Galápagos se transformaram num verdadeiro inferno e em cenário de violência e crimes.

Na tentativa de reverter a situação, foi nomeado administrador do arquipélago o ferrenho General J. Williams. Mas ante os abusos deste general contra os colonos equatorianos, estes sublevaram-se, sendo desarmados e assassinados pelos criminosos, em maior número, que também aprisionaram e expulsaram o General. Os colonos que sobreviveram fugiram em barcos baleeiros, apavorados com os prisioneiros, que se apoderaram das armas e de Floreana. Em 1852, a população de Floreana era de quatro civis e oito prisioneiros, entre os quais estava Manuel Briones que, mais tar-

de, apelidado de "Pirata de Guayaquil", foi condenado a morte por tentar tomar a flotilha de Flores e aprisionar e assassinar os tripulantes do navio norte-americano *George Howland*.

Este fato fez com que os Estados Unidos se vissem no direito de cobrar uma indenização, sob a forma de cessão "em condições favoráveis" das referidas ilhas. No mesmo ano de 1852, a Grã-Bretanha propôs aceitar as Ilhas Galápagos como pagamento pela "Dívida da Independência". Nenhuma das duas propostas se concretizou. O governo norte-americano ainda tentou estabelecer-se nas Ilhas, sem efeito, através de um convênio para a exploração de guano e, mais tarde, propondo um empréstimo ao governo equatoriano com as Galápagos como hipoteca.

Em 1880, os Estados Unidos, já quase uma superpotência, aumentaram sua influência na América, enviando às Galápagos, sem permissão alguma do governo equatoriano, uma delegação científica para fazer sondagens e estudos sobre pesca e confeccionar mapas. Também sem permissão, e ao mesmo tempo, chegaram ali expedições militares e científicas inglesas. Outra comissão norte-americana enviada concluiu que o Arquipélago de Galápagos não pertencia ao Equador. O relatório da comissão dizia que seu primeiro colonizador de fato havia sido o General Villamil, nascido nos Estados Unidos, e que depois dele as Galápagos ficaram abandonadas, como "terra de ninguém". Por conveniência, não se levou em conta que Villamil explorou as Ilhas por ordem do

governo equatoriano, que financiou todo o custo da expedição. O relatório não agradou à opinião pública norte-americana e mais uma vez os Estados Unidos viram suas ambições expansionistas frustradas.

Em 1909, o governo propôs novamente a compra das Ilhas Galápagos, aproveitando a nada boa situação econômica do Equador, envolto numa grande dívida externa. Chegou-se a propor que as Ilhas fossem arrendadas aos Estados Unidos como forma de subvencionar os gastos com a Defesa Nacional do Equador. O povo condenou essas intenções e as negociações não deram em nada.

Em 1938, o presidente norte-americano Franklin Delano Roosevelt visitou as Ilhas Galápagos, provavelmente já pensando em procurar o melhor lugar para instalar ali uma base aeronaval

Após a Primeira Guerra Mundial, os Estados Unidos passaram a realizar várias manobras navais na área de Galápagos, que servia de apoio para os exercícios de defesa do Canal do Panamá. Em 1938, o presidente norte-

americano Franklin Delano Roosevelt visitou as Ilhas Galápagos, provavelmente já pensando em procurar o melhor lugar para instalar ali uma base aeronaval.

A Base das Ilhas Galápagos, chamada de Base de Baltra, que ficava na ilha Seymour do Sul, foi operada conjuntamente pelo Exército e pela Marinha dos Estados Unidos, a partir de maio de 1942, por contrato com todos os direitos, menos o de compra, por parte dos Estados Unidos. As Ilhas foram devolvidas ao Equador em julho de 1948. A missão dessa base aeronaval era prover defesa aérea da zona do Canal do Panamá. A base tinha dois aeródromos paralelos e uma base de aviões de patrulha. O custo total da construção foi de 7 milhões e 920 mil dólares e, em maio de

1944, havia ali um total de 2.039 americanos do Exército e 459 da Marinha.

DESCRIÇÃO TÉCNICA DAS BASES

Base de Baltra

A base tinha capacidade para acomodar 5.500 homens. O Exército possuía um refeitório exclusivo para os oficiais, três para os soldados e um para os equatorianos, além de três pequenos refeitórios nos postos avançados. A Marinha tinha um refeitório para oficiais e outro para praças.

O Hospital do Exército estava equipado com 30 leitos e contava com cinco médicos e 20 enfermeiros. O Hospital da Marinha tinha 12 leitos, um médico e dez enfermeiros.

O Exército dispunha de automóveis, carros de comando, tratores, ambulâncias, caminhões, num total de 128 veículos, enquanto a Marinha tinha aproximadamente 20 veículos, incluindo caminhões para transporte de pessoal, além de um bote de resgate, sete lanchas a motor, quatro botes baleeiros grandes, quatro botes para transporte de munição, um transporte marítimo de pessoal e um bote a remos.

Ambas as guarnições dispunham, ainda, de clubes para a prática de vários esportes, biblioteca, teatro, salão de festas, lavanderias e barracas com artigos como presentes, doces, discos etc.

Todas as unidades tinham seus depósitos de munição devidamente abastecidos para até 120 dias. As duas pistas aéreas do Exército existentes podiam suportar um peso bruto de 120.000 libras (cerca de 55 toneladas), em tempo seco. Devido à impermeabilidade do terreno vulcânico, durante as chuvas as pistas tendiam a deteriorar-se, exigindo reparos constantes para evitar acidentes devido ao peso de certos aviões. A base de operações de

hidroaviões da Marinha era bastante extensa, com superfície moderada e grande profundidade.

Havia 38 lugares para estacionamento de aviões do Exército e da Marinha, que tinham, porém, em suas respectivas bases, cada uma um hangar. As duas forças tinham equipes completas de manutenção e reposição, cada qual com suas oficinas, além de torres de controle aéreo e estações de rádio.

A base de bombardeiros do Exército tinha vários edifícios para oficinas e escritórios, sendo um deles designado quartel-general. O Exército tinha, ainda, oficinas de meteorologia.

Quase todo o suprimento de água potável era obtido de uma instalação feita na Ilha San Cristóbal, a 700 milhas de distância, por meio de uma barcaça de aço, que era transportada por um rebocador e levava em cada viagem que fazia 180.000 galões d'água, que era acondicionada, na base, em dez tanques de concreto. O sistema elétrico constava de três redes separadas, além de geradores em postos avançados e unidades de emergência localizadas em locais estratégicos. Os oficiais norte-americanos justificavam toda essa disponibilidade de recursos com a importância estratégica das bases para a defesa do Canal do Panamá no contexto da guerra no Oceano Pacífico. Nas bases de Galápagos e Salinas, eram realizadas patrulhas de ida e volta, mantendo diariamente uma vigilância sobre a presença de barcos de superfície e de submarinos inimigos para manter uma linha de defesa em caso de um ataque da Marinha japonesa.

Base de Salinas

Surgiu da necessidade norte-americana de estabelecer uma base da Marinha e do Exército na porção continental do Equador.

Fechada a negociação com o governo equatoriano, foram construídas, por pessoal privado contratado pelo Exército, pistas de voo onde antes existia um aeroporto de provisão, além de edifícios adicionais e ancoradouros para hidroaviões.

A Base foi usada pelo Exército norte-americano principalmente como campo de aviação intermediário para os vôos das Galápagos, que eram ali reabastecidos. Foi estabelecida ali também uma Escola de Aviação do Exército equatoriano, com aviões e instrutores norte-americanos.

Em maio de 1944, serviam na Base de Salinas 446 soldados e 138 marinheiros dos Estados Unidos. O Exército tinha, além dos quartéis comuns para alojamento, casas metálicas pré-fabricadas para soldados que trabalhavam em áreas afastadas, e havia refeitórios separados para as duas forças. O Exército operava um pequeno hospital com 50 leitos, dois médicos e um dentista e a Marinha tinha um posto médico com 17 leitos, um médico, oito enfermeiros e um dentista.

O Exército possuía 65 veículos em uso, de vários tipos, enquanto a Marinha contava com seis veículos para transporte de pessoal e dez caminhões, além de quatro tratores.

Nas suas horas vagas, soldados e marinheiros freqüentavam seus comissariados para obtenção de doces, presentes e objetos de uso pessoal, e contavam com clubes de recreação para a prática de vários esportes e cinemas. O Exército mantinha uma lavanderia que era usada também pelo pessoal da Marinha.

Havia, ainda, depósitos de munição, duas pistas aéreas e uma zona para operações com hidroaviões ou anfíbios, estacio-

namento para 26 aeronaves, um hangar com material de manutenção, uma pequena oficina, escritórios, uma torre de controle, uma estação meteorológica, armazéns e depósitos de combustíveis.

Para prover de água potável toda a base, eram usadas redes evaporadoras da água do mar e uma rede subterrânea conectada com outra rede evaporadora, garantindo 15.000 galões diários. A eletricidade ficava a cargo de seis geradores a diesel.

Ao final da Segunda Guerra, a Base de Salinas estava quase inativa, pois era muito menos importante para os Estados Unidos do que a de Galápagos.

Nas Ilhas Galápagos, em maio de 1944, havia um total de 2.039 norte- americanos do Exército e 459 da Marinha

ARMAS E VEÍCULOS UTILIZADOS

Todos os armamentos e veículos usados nas bases de Galápagos e Salinas eram fabricados pelos Estados Unidos. Entre os veículos principais estavam as pequenas e velozes lanchas rápidas torpedeiras, que podiam penetrar em campos minados e nas defesas portuárias e atacar repentinamente qualquer embarcação inimiga. Eram praticamente as únicas defesas que as bases de Baltra e Salinas possuíam contra navios de guerra maiores.

O hidroavião bombardeiro anfíbio *Catalina* era o mais versátil da Marinha norte-americana, sendo usado para patrulhar o arco sobre o Oceano Pacífico entre as bases de Salinas, Baltra e Corinto, esta na Nicarágua, para detectar navios japoneses. Já os aviões de bombardeiro *Liberator* patrulhavam a área próxima ao Canal do Panamá. O grande hidroavião quadrimotor *Coronado*, equipado com radar para reconhecimento marítimo, era usado para explorar o teatro de operações do Pacífico.

O principal avião de transporte utilizado foi o *Douglas C-47 Skytrain*.

Os canhões usados nas bases de Galápagos e Salinas eram dos seguintes tipos: antiaéreo ligeiro M2A2, antiaéreo ligeiro Bofors M/36 LM1, antiaéreo M1A2 Browning e de defesa costeira M1 Long Tom. Também se destacaram o caminhão semilagarta encouraçado tipo M3, capaz de atravessar facilmente os terrenos vulcânicos das ilhas, o *jeep* de meia tonelada e o caminhão pesado M35 de 2,5 toneladas.

Entre os armamentos usados estavam: fuzil automático Browning A2, metralhadora pesada Browning 1917, metralhadora pesada de projétil grande Browning M1 1921, subfuzil Thompson "Tommy-Gun",

rifle Garand M1 1942, pistola Colt M 1911 de calibre 45 e a carabina ligeira M2.

RELATÓRIO DIÁRIO DO ANO DE 1945

Assinado pelo Comandante das Forças Auxiliares Aeronavais dos Estados Unidos em Baltra, Oficial Executivo H. M. Blossom e dirigido ao Comandante das Bases Aeronavais do 15^a Distrito Naval, correspondente às Forças Auxiliares Aéreas e Navais dos Estados Unidos nas Ilhas Galápagos, o relatório tem início no dia 3 de fevereiro de 1945. Ele é dividido nas seguintes partes: Funcionamento, Eventos de importância, Trabalho de manutenção e provisão de unidades móveis, e Chegada e saída de unidades móveis.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<APOIO> / Bases/; Base da Ilha Galápagos; Base de Salinas; Segunda Guerra Mundial; Equador; Rev&Rev;

NAVEGAÇÃO: A CIÊNCIA E A ARTE

Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm) Altineu Pires Miguens

Volume I: "Navegação Costeira, Estimada e em Águas Restritas".

Niterói: DHN, 1996, 600 páginas, ilustração em cores

Há muito que a Marinha do Brasil ressentia-se da falta de um manual de navegação para uso a bordo dos navios de guerra e mercantes, órgãos de ensino e adiestramento e aos navegantes de pesca. As poucas publicações sobre o assunto eram dispersas, faltando unidade, padronização e coordenação entre esses trabalhos publicados, além de serem quase inacessíveis ao público externo.

A Organização Hidrográfica Internacional (OHI) recomenda aos serviços hidrográficos dos Estados membros que publiquem manuais nacionais de navegação, como medida para o aumento da segu-

rança. Por seu turno, cabe à Diretoria de Hidrografia e Navegação estabelecer normas e procedimentos e produzir informações de interesse para a segurança da navegação.

Todos esses fatores levaram ao consenso de que se fazia necessário para a Marinha do Brasil dispor de um manual de navegação, a exemplo do que fizeram outras nações de igual ou inferior estágio de desenvolvimento.

Altineu Pires Miguens submeteu ao Diretor de Hidrografia e Navegação, em junho de 1993, a idéia de aquela Diretoria publicar um manual de navegação que ele próprio

organizaria. Manual, ele explica, é “uma obra contendo apenas as noções essenciais acerca do assunto, sem profundas considerações teóricas”. O manual consistiria, basicamente, de compilação e atualização dos trabalhos publicados no Brasil, enriquecidos com as últimas edições das melhores obras disponíveis sobre o assunto nos Estados Unidos, Portugal, França e no Chile.

A estrutura proposta para o Manual de Navegação – um resumo da doutrina e do saber acumulado de navegação na Marinha do Brasil – que ora vem a lume dividido em dois volumes, publicados sob o título *Navegação: a Ciência e a Arte*. O volume I tem o subtítulo “Navegação Costeira, Estimada e em Águas Restritas”. O volume II aborda “Navegação Astronômica, Eletrônica e em Condições Especiais (Navegação Fluvial, Navegação em Áreas Polares, Navegação com Mau Tempo e Navegação em Balsas Salva-Vidas), Derrotas, Noções de Meteorologia e Oceanografia para Navegantes”.

Agradecendo a todos que contribuíram para tornar essa obra uma realidade, o autor espera que ela possa ajudar “os nossos navegantes, civis e militares, a conduzirem com segurança seus navios, embarcações, desde o ponto de partida até o destino” e anuncia para breve o lançamento do 2º volume, completando a obra.

Prefácio

Assinado pelo Vice-Almirante Fernando Mendonça da Costa Freitas, Presidente da Fundação de Estudos do Mar, reproduzimos abaixo trechos do prefácio do livro:

“Há uma passagem no Livro de Isaias em que o profeta faz referência ao povo que habita uma terra onde há o roçar de muitas

asas de insetos, que está muito além dos rios da Etiópia e ‘que envia embaixadores por mar navegando em navios de papiro’.”*

“Este, que pode ser o registro mais remoto de viagem do homem pelo mar, provavelmente ocorreu há uns cinco mil anos. Até hoje historiadores discutem, sem concordar, sobre a época da primeira edição da *Bíblia*. De qualquer modo, este parece ser, pelo menos, o primeiro relato de navegação que conhecemos, porque o homem mal havia começado a aprender a linguagem escrita. Não há dúvidas de que ele vinha viajando pelos mares, muito antes disso.

“A história das viagens do homem pelo mar é realmente muito antiga. O tema em si não se inclui no escopo deste livro e tem sido objeto de muitas obras. Mas a evolução do ensino de navegação é, obviamente, parte da história da navegação marítima.

“Durante milênios, a aquisição de conhecimento sobre técnicas de navegação foi exclusivamente um processo penoso. Era fruto de uma lenta acumulação de experiências em viagens e de muito sofrimento. Como disse o avô de Nimitz, quando o neto resolveu ingressar na Marinha: ‘O mar – como a vida ela própria – é um mestre-escola rigoroso. A melhor maneira de conviver com ele é aprender tudo que você pode; depois dar o máximo de si e não se preocupar, especialmente com as coisas sobre as quais você não tem controle’.

“Há um fato que os historiadores consideram um dos grandes marcos na evolução da história da humanidade: foi o primeiro grande esforço do homem para sistematizar, de forma organizada e científica, a aquisição de conhecimentos sobre a arte de navegar.

“No correr da primeira metade do século XV, uma idéia tomava forma na mente de um jovem príncipe, Infante de Portugal, ter-

* COLLINDER, Per. *A History of Marine Navigation*. London W1, Great Britain. B. T. Batsford Ltd. Publishers, 4 Fitzharding Street, 1954.

ceiro filho do Rei D. João I. Ele entrou para a história como Henrique, o Navegante.

"Depois de participar com distinção na guerra de conquista de Ceuta e, poucos anos mais tarde, livrar essa cidade de outra investida dos mouros, Henrique voltou a Portugal. Recusou a dignidade de grão-mestre da Ordem de Cristo. A honraria vinha acompanhada do voto de pobreza, que, por sua vez, significava abrir mão de sua renda. Preferiu aceitar o cargo de Governador e Administrador da Ordem. Construiu uma vila na Ponta de Sagres, na

província meridional do Algarve, perto do Cabo de São Vicente, e pôs-se a refletir sobre sua época. Tinha 25 anos, curiosidade científica e uma aguda percepção dos fatos em sua volta.

"Antes de Henrique, o Navegante, geógrafos e navegantes da Europa vinham procurando um caminho marítimo para o

Oriente. Henrique não gastou muito tempo apenas refletindo. Construiu estaleiros, um arsenal de Marinha, um observatório e reuniu em torno de si alguns dos mais notáveis cartógrafos, astrônomos e navegadores da época.

"Dois anos depois de fundado esse conjunto, que ficou conhecido como Escola de Sagres, os portugueses descobriram a Ilha de Porto Santo e, a seguir, Madeira, Açores, Rio de Ouro, Serra Leoa, Gâmbia e o Arquipélago de Cabo Verde. Quando Henrique faleceu, em 1460, os portugueses haviam chegado ao Cabo de Palmas (costa da Libéria). Estava aberto o amplo caminho para expandir-se a civilização do Ocidente.

"Os portugueses prosseguiram em sua exploração para o Sul da costa atlântica da África. Bartolomeu Dias contornou o Cabo das Tormentas, depois rebatizado de Boa Esperança, e Vasco da Gama fundou em Calicut, em 1498.

"Henrique, o Navegante, ao estabelecer o primeiro esforço organizado em bases científicas e práticas para o ensino da navegação, detonou a expansão marítima dos povos da Europa. A civilização ocidental, pela primeira vez na História, derramou-se para o sul e para oeste, transpondo

o oceano. Foi uma formidável transformação.

"Nós, marinheiros brasileiros, temos uma dívida antiga com nosso genial antepassado português, Henrique, o Navegante. Até hoje não tínhamos em nosso País um compêndio consolidando as experiências atualizadas da Arte de Navegar.

"Tenho motivos para acreditar que o excelente Manual de Navegação, elaborado pelo Comandante Altineu Pires Miguens – cujo primeiro volume, *Navegação Costeira, Estimada e em Águas Restritas*, ora editado – constitui uma substancial amortização da dívida. Os muitos de seus usuários vão conferir o fato, confirmá-lo e, certamente, contribuir para aperfeiçoar novas edições. A vida é quem decide.

"A segunda parcela do pagamento da dívida – o volume II –, *Navegação Astronômica, Eletrônica e em Condições Especiais* (Navegação Fluvial, Navegação Polar, Navegação com Mau Tempo e em Embarcações de Salvamento – virá em breve."

**O mar – como a vida ela
própria – é um mestre-escola
rigoroso. A melhor maneira de
conviver com ele é aprender
tudo que você pode; depois dar
o máximo de si e não se
preocupar, especialmente com
as coisas sobre as quais
você não tem controle**

Avô do Almirante Nimitz

Sumário

O sumário do livro é o que se segue:

(1) O problema geral da navegação (Pág. 1 a 14); (2) Projeções cartográficas; a carta náutica (Pág. 15 a 70); (3) Agulhas náuticas; conversão de rumos e marcações (Pág. 71 a 108); Apêndice ao Capítulo 3 – Compensação da agulha magnética (Pág. 109 a 116); (4) A posição no mar; navegação costeira (Pág. 117 a 142); Apêndice ao Capítulo 4 – Erros da posição observada (Pág. 143 a 152); (5) Navegação estimada (Pág. 153 a 170); (6) Determinação da posição por marcações sucessivas (Pág. 171 a 184); (7) Emprego de

linhas de posição de segurança (Pág. 185 a 194); (8) Uso dos dados táticos do navio na navegação em águas restritas (Pág. 195 a 218); (9) A equipe de navegação (Pág. 219 a 226); (10) Marés e correntes de maré; correntes oceânicas (Pág. 227 a 274); (11) Instrumentos náuticos (Pág. 275 a 318); (12) Publicações de auxílio à navegação (Pág. 319 a 346); (13) Auxílios visuais à navegação: faróis, faroletes, barcas-faróis, bóias, balizas e sistemas de navegação (Pág. 347 a 404); (14) Navegação radar (Pág. 405 a 488); (15) Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (Pág. 489).

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ATIVIDADES MARINHEIRAS>/ Navegação/; Navegação costeira; Navegação estimada; Navegação em águas restritas; Livro de navegação; Rev&Rev;

A EXPLORAÇÃO DE FONTES HIDROTERMAIS NO FUNDO DO MAR

Revista da Armada (Portugal), nº 2/96

A confirmação visual da formação de nova crosta terrestre no fundo dos oceanos e a descoberta de formas de vida que não dependem da energia solar vêm entusiasmando geólogos, geofísicos e biólogos de todo o mundo.

Em sessão presidida pelo Almirante Rogério d'Oliveira, presidente da Academia de Marinha de Portugal, em dezembro de 1995, o Professor Luís Saldanha expôs estudo intitulado "Descoberta recente de Fontes Hidrotermais na Crista Médio-Atlântica no largo dos Açores".

Licenciado em Ciências Biológicas pela Universidade de Lisboa, com doutorado em Ecologia Animal, dedicando-se especialmente à ecologia marinha e à oceanografia biológica, membro da Academia de Marinha e de várias instituições portuguesas e estrangeiras, o conferencista apresentou-se apenas como *naturalista que gosta de andar no mar*.

O assunto abordado pelo professor é considerado uma das descobertas mais importantes do século, no que se refere à Oceanografia. Trata-se da existência de comunidades animais associadas às fontes hidrotermais existentes no fundo dos oceanos, ao longo das cristas médias.

Em 1976, cientistas interessados em tectônica (processo de deformação da crosta terrestre para a formação dos continentes, bacias, montanhas e demais forças internas) organizaram uma série de mergulhos exploratórios no Pacífico, quando descobriram, ao longo das falhas que definem a separação das placas, povoamentos animais extremamente ricos, que utilizam a quimiossíntese como base da cadeia alimentar.

Considerada a hipótese de que semelhantes comunidades deveriam ocorrer também no Atlântico, em ambientes análogos, sucessivos mergulhos de exploração, reali-

zados por cientistas ora americanos ora russos, vieram a descobrir, em 1985, fontes hidrotermais associadas à crista média onde se dá o afastamento das placas, com manifestações de vulcanismo e *nascimento* de nova crosta no fundo do oceano. Em 1993, na denominada zona de exploração dos Açores, foram recolhidos por uma expedição americana, a 1700 metros de profundidade, pedaços de rocha com organismos fixos (mexilhões).

As fontes hidrotermais resultam da água nas fissuras do basalto, até zonas de magma a 1200° C, sendo depois expulsa a temperatura que pode exceder 300° C, contendo em solução sais minerais, sobretudo sulfuretos. A contínua *evaporação* dessa água, em contato com a água fria, origina, por precipitação dos sais, *chaminés* que podem atingir 20 metros de altura. No Pacífico foram verificados crescimentos da ordem de 8 metros em três anos.

É junto dessas *chaminés* que se estabelecem e proliferam comunidades animais surpreendentemente diversificadas e cuja

base vital não é a fotossíntese, como acontece até onde penetra a luz solar, mas a quimiossíntese, realizada por bactérias, que forram as rochas, constituindo-se num manto de filamentos brancos, que suportam até cerca de 250° C de temperatura da água.

A comunidade animal assemelha-se a caranguejos, camarões, mexilhões e outros moluscos encontrados nas áreas rochosas da costa, mas nos aparelhos digestivos não foi encontrada matéria orgânica e sim bactérias aderentes nas suas peças bucais e nas brânquias dos mexilhões.

A nível mundial, a área total a explorar, no Atlântico e no Pacífico, é estimada em 75.000 km de cristas médio-oceânicas.

Como se dá a colonização destas fontes hidrotermais? Quando cessa a atividade, a população animal se extingue, mas se há uma reativação são logo recolonizadas. E as que surgem de novo? Como chega a vida até lá? As distâncias entre elas são enormes, espaços imensos de ambiente hostil. Talvez dentro de algum tempo o Professor Luís Saldanha responda a estas e outras questões.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ATIVIDADES MARINHEIRAS> / Oceanografia/ ; Tectônia; Portugal; Rev&Rev;

A NAÇÃO E AS QUESTÕES DE SEGURANÇA E DEFESA

Anais do Clube Militar Naval (Portugal)

Professora Maria Carrilho

O trabalho é o resultado do Terceiro Inquérito à Opinião Pública, referente ao ano de 1993, coordenado pela Professora Maria Carrilho. A pesquisa foi realizada com o método de entre vista pessoal e direta, cobrindo Portugal e as Ilhas de Açores e da Madeira. A problemática analisada diz respeito a questões suscitadas pela conjuntura nacional e internacional em matéria de Segurança e Defesa.

O texto é apresentado pela autora dividido nas seguintes partes: Introdução; Análise dos dados (subdividido em Percepção de vulnerabilidades coletivas e individuais, Defesa reforçada, Serviço militar, Orientações pessoais no plano da defesa, Alianças militares e missões no âmbito das Nações Unidas, e Opiniões sobre estrangeiros em Portugal); e Conclusão, tendo, ainda, como anexos, uma sistematização da metodologia

empregada e os questionários. A conclusão é decria no final desse comentário.

A pesquisa evidenciou uma apreensão generalizada com os problemas ambientais, como acidentes industriais com conseqüente envenenamento do ar ou das águas, escapamentos em centrais nucleares, marés negras etc. (93% dos entrevistados preocupam-se com essas questões), que preocupam mais os portugueses do que a possibilidade de envolvimento numa guerra (80%), as catástrofes naturais (84%), os roubos e assaltos (85%) e a falta de assistência na velhice (82,5%). A explicação reside no fato de os problemas ambientais terem se tornado uma realidade cotidiana.

Outra questão abordada foi a das funções atribuídas às Forças Armadas em tempo de paz. A maioria dos entrevistados envolveu as Forças Armadas em funções variadas, algumas das quais pouco tinham a ver com as atribuições e capacidades dessas instituições. A mais citada foi a colaboração na vigilância contra incêndios em florestas (91%), seguida da colaboração no policiamento das ruas (83%), da vigilância no mar para proteger os pescadores (80,5%), da construção de escolas e estradas (62,7%), e assistência aos idosos (48%). Com isso, avançamos na tese de que a fácil atribuição de tarefas "heterodoxas" às Forças Armadas tem muito a ver com as carências de suporte e proteção institucional que as pessoas sentem em relação a importantes vulnerabilidades, que não se encontram socialmente cobertas.

Cinquenta e três por cento dos inquiri-

dos responderam positivamente à questão da necessidade de as Forças Armadas serem mais fortes e estarem mais bem equipadas, mesmo que isso custe mais dinheiro ao país. O não foi dado por 33% dos entrevistados.

E a grande maioria (73%) considera que a defesa nacional deve ser uma preocupação permanente do país, o que entra em choque com o desejo de que as Forças Armadas desempenhem outras tarefas, pois a defesa como preocupação permanente exige um nível constante e elevado de preparação e treino militar das Forças Armadas, mesmo em tempo de paz.

A questão que mais divide as opiniões é a que se refere aos sistemas de recrutamento para o serviço militar. Uma ligeira maioria (52,3%) considera que o serviço militar deve ser

Avançamos na tese de que a fácil atribuição de tarefas "heterodoxas" às Forças Armadas tem muito a ver com as carências de suporte e proteção institucional que as pessoas sentem em relação a importantes vulnerabilidades, que não se encontram socialmente cobertas

apenas voluntário, enquanto 42,7% acham que deve ser obrigatório..

Também foram pesquisadas as situações ou as causas que as pessoas julgam mais dignas de suscitar sacrifícios extremos por parte de alguém. As respostas foram: a defesa da democracia e da liberdade (58%), a defesa de Portugal continental (45%), e a defesa de Açores e Madeira (23%).

Quanto às alianças internacionais no âmbito da defesa militar, 57,5% consideraram necessárias as alianças com a OTAN. Mas a idéia de que os países da União Européia deveriam formar uma força militar comum é ainda mais popular, com 73,5% de aceitação. E 52% acham que as decisões sobre a defesa nacional só devem competir ao governo português, enquanto 36% são favoráveis a

que o governo decida juntamente com a Comunidade Européia. Em relação à participação das Forças Armadas portuguesas em missões internacionais, 55% concordam com a participação na pacificação da Iugoslávia, 85,3% acham que elas "devem participar no apoio e defesa dos portugueses que se encontram em Angola" e 87% pensam que elas "devem participar no apoio ao povo de Timor Leste".

Para avaliar as atitudes dos portugueses perante os estrangeiros em Portugal, detectando ou não algum sentimento racista, os entrevistados foram colocados perante duas questões importantes: devemos aceitar que venham trabalhar para Portugal só europeus ou só africanos das ex-colônias? A grande maioria pronunciou-se contra qualquer uma das duas hipóteses. Isto não significa, porém, que se aceitem todos, qualquer que seja a sua proveniência. Com efeito, perante a questão "devemos aceitar todos os estrangeiros que pretendem vir trabalhar para Portugal?", a maioria (57,2%) responde que não.

Na sua conclusão, a autora afirma:

"Do que foi exposto, alguns pontos podem ser evidenciados. Convém, no entanto, recordar que outras leituras dos dados, e da análise que deles fizemos, poderão suscitar interpretações e conclusões que não se limitam às que seguidamente apresentamos.

Os portugueses revelam um índice relativamente elevado de preocupação em relação a grandes problemas atuais. Distinguindo ordens de preocupação diferenciadas, relativas a dois planos de vulnerabilidade – coletiva e pessoal –, verifica-se o seguinte: no primeiro destaca-se a percepção dos riscos que afetam a base física da existência coletiva, designadamente o ambiente; no segundo, emerge a preocupação pessoal sobre a possibilidade de desemprego.

Tal como nos inquéritos anteriores (1991 e 1992), os inquiridos encaram facilmente a

idéia de que as Forças Armadas poderiam, em tempo de paz, colaborar em tarefas de utilidade pública, nomeadamente na defesa da base "física" da existência nacional, destacando-se o património ambiental.

Confirma-se, assim, por um lado, a importância que assume a legitimação das Forças Armadas em tempo de paz. Por outro lado, a percepção de lacunas institucionais em relação a determinadas vulnerabilidades decorrentes das características tecnológicas e sociais das sociedades atuais.

A grande maioria considera que a defesa nacional deve ser uma preocupação permanente no país. Esse resultado reforça o obtido na pesquisa de 1991. A maioria dos inquiridos – embora bastante menos expressiva do que a anterior – considera que as Forças Armadas deveriam ser mais fortes e mais bem equipadas, mesmo que isso custasse mais dinheiro ao país. Futuramente, a pergunta deverá ser acompanhada de outras, de modo a avaliar a consistência desta opinião.

Quanto à modalidade de recrutamento para o serviço militar, continua a ser o tema, entre os colocados no nosso inquérito, que mais divide as opiniões dos portugueses. Uma escassa maioria, no continente, favorece o voluntariado. Verifica-se um ligeiro aumento neste sentido em relação a 1991 e 1992. Nas Regiões Autónomas, pelo contrário, a maior parte inclina-se para o Serviço Militar Obrigatório.

A noção de defesa parece ser, para os portugueses, mais política do que territorial. A defesa da liberdade e da democracia aparece como a causa mais digna de sacrifício extremo.

Por outro lado, revela-se a importância da descontinuidade do território nacional, no plano das atitudes relativas à vontade de defesa.

Pelo que diz respeito às alianças militares, os portugueses têm a percepção de que o país necessita delas para se defender. O

reforço da dimensão europeia no plano da defesa militar e a existência da OTAN são idéias apoiadas pela maioria, que não vê incompatibilidade entre elas.

Em matéria de decisões sobre as Forças Armadas, a maioria confia mais no governo português do que em decisões tomadas conjuntamente com a Comunidade Europeia. Refira-se que, em relação a 1991, se alterou o sentido desta resposta.

A participação de militares profissionais portugueses em missões no âmbito das Nações Unidas é aceita com alguma facilidade – principalmente a favor de objetivos mais afins a Portugal: defesa dos por-

A grande maioria considera que a defesa nacional deve ser uma preocupação permanente no país e que as Forças Armadas deveriam ser mais fortes e mais bem equipadas, mesmo que isso custasse mais dinheiro ao país

tugueses em Angola e apoio ao povo do Timor Leste. Mas também a participação na pacificação da Iugoslávia merece a adesão da maioria, subindo nitidamente em relação a 1991 e 1992.

As opiniões sobre estrangeiros continuam a revelar-se um dos dados mais sugestivos deste inquérito, merecendo aprofundamento posterior. Aumenta, em relação aos anos anteriores, a preocupação em relação aos estrangeiros que pretendem vir trabalhar para Portugal. Não existe, contudo, uma fixação de tipo racista – apesar de se poder falar de condições sociais suscetíveis de provocar atitudes de xenofobia.”

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Missão das Forças Armadas/; Segurança; Defesa; Forças Armadas de Portugal; Rev&Rev; Opinião pública;

A HISTÓRICA VISITA DO NAVIO-ESCOLA ESMERALDA AO JAPÃO EM 1955

Revista de Marina (Chile), nº 1/96, pág. 46-57

Comandante Patricio Villalobos L.

O autor faz um relato de suas impressões como um dos guardas-marinha da guarnição do Navio-Escola *Esmeralda*, da Marinha do Chile, quando da visita do navio ao Japão, em 1955, ressaltando o fato de ser aquela a primeira visita oficial de um navio da Armada chilena ao Japão depois da Segunda Guerra Mundial.

A visita deu-se logo após o navio haver sido adquirido da Espanha, o que aconteceu em 1954. Depois de alguns preparos, o Comandante-em-Chefe da Esquadra, Vice-Almirante Francisco O’Ryan Orrego e o

Alto Comando Naval, com o aval do Presidente da República, General-de-Exército Carlos Ibáñez del Campo, decidiram que a primeira viagem de instrução de guardas-marinha e grumetes deveria ser através do Pacífico e ter como objetivo abrir as portas do Japão para o Chile e estreitar as relações diplomáticas entre os dois países, deterioradas durante a Segunda Guerra Mundial, quando o Chile declarou estado de guerra àquele país. A renovação das relações diplomáticas entre o Chile e o Japão ocorreu em 1952, um ano após a assinatura do

Tratado de Paz por todos os países que haviam mantido estado beligerante contra o Japão.

O comandante nomeado para o navio-escola foi o Capitão-de-Fragata Víctor Wilson Amenábar e o imediato era o Capitão-de-Corveta Custodio Labbé Lippi. O navio iniciou sua viagem em 16 de março de 1955, com 64 guardas-marinha a bordo. As escalas foram nas Ilhas de Páscoa, Taiti, Samoa Ocidental e Guam.

Nas primeiras horas do dia 1^a de junho, o *Esmeralda* entrou no Golfo de Uruga Kaikyo, onde se encontram os portos de Yokohama e Yokosuka, na Ilha de Honshu, uma das quatro ilhas maiores de que é constituído o Japão. O práctico chegou a bordo às 8h30min, para conduzir o navio através da fileira dupla de quebra-mares com que estava protegido o porto de Yokohama. Esperavam o *Esmeralda* as únicas duas fragatas que possuía a Marinha Imperial, que o saudaram com salvas, que significavam um abraço de reconciliação entre países opostos, que sem embargo estavam unidos pelo mesmo oceano. Um grande letreiro no porto dava boas-vindas e uma banda militar tocava o Hino Imperial e a Canção Nacional do Chile, seguidos por marchas japonesas, enquanto as bandeiras de ambos os países tremulavam com a brisa matinal.

Esperavam no porto autoridades civis e militares do Japão e da Embaixada do Chile no Japão, além de executivos da empresa Mitsubishi, que estavam negociando a venda de ônibus para Santiago com uma comissão de alto nível. Os oficiais japoneses foram recebidos a bordo do *Esmeralda* com honras. Também subiu a bordo a Miss Yokohama, acompanhada de dois jovens japoneses, os três com trajes tradicionais.

A visita dos oficiais ao navio chileno foi então retribuída, mas como não se permitiam bebidas alcoólicas a bordo de navios

japoneses, foi oferecido um chá de folhas frescas. A conversa, muito formal no início, transformou-se num cordial intercâmbio de experiências navais. Depois foram tiradas fotografias e, terminado o ato, os visitantes chilenos retornaram ao seu navio.

Findas as saudações a bordo, o Comandante Wilson desembarcou para fazer as visitas protocolares às autoridades locais, no Palácio de Takanawa, em Tóquio, que foi anteriormente residência oficial do príncipe herdeiro.

Para os marinheiros que saíam de folga, foi um impacto poder observar que, nas quadras adjacentes ao porto, haviam ruínas do que havia sido edifícios onde vivia a população e que foram arrasados pelos bombardeios norte-americanos na Segunda Guerra. Quadras e quadras sem um edifício, só ruínas. Os bombardeios destruíram 80 por cento das edificações de Yokohama e não havia recursos para reconstruí-las, por isso a população recorria à improvisação para morar.

A pobreza era comum entre os habitantes da cidade, especialmente dos subúrbios, o que se notava pelas suas vestimentas e suas habitações humildes, algumas delas feitas com placas de zinco e papelão. Mas apesar da pobreza, notava-se uma fortaleza espiritual que animava o povo a devolver ao seu país a antiga prosperidade.

A renda mínima do japonês era o equivalente a cinco dólares e era o que a maioria ganhava. O câmbio do peso chileno em relação ao dólar era de 340 dólares por unidade e, curiosamente, era o mesmo câmbio que existia no Japão, mas em yens. Por isso, comprar qualquer coisa em Yokohama era muito barato, o que causou uma fúria consumista em toda tripulação.

Em consideração a tão ilustres visitas, as autoridades de Yokohama decretaram que nenhum marinheiro chileno pagaria passagem nos transportes urbanos, entra-

das em zoológicos, em teatros etc. A Companhia Mitsubishi também colocou ônibus à disposição dos tripulantes do *Esmeralda*, com guias turísticas japonesas. Os guardas-marinha locomoviam-se, ainda, em táxis, que apelidaram de *kamikazes*, pois circulavam em alta velocidade.

Para alegria da tripulação, a estadia do *Esmeralda* prolongou-se por dois dias além do planejado, pois o navio estava com uma falha em seus motores. Foi oferecido um almoço a bordo ao Ministro Plenipotenciário do Chile no Japão, Roberto Suárez, e a membros da Embaixada do Chile, todos com suas esposas.

A derrota e rendição do Japão na Segunda Guerra e a humilhante ocupação norte-americana haviam criado um sentimento antimilitarista na população. Mesmo assim, o Comandante Víctor Wilson decidiu que os guardas-marinha renderiam homenagem aos soldados japoneses mortos na Segunda Guerra Mundial, colocando uma coroa de flores num templo alusivo, localizado num santuário xintoísta. A imprensa deu amplo destaque ao fato, pois era a primeira vez que um país estrangeiro rendia homenagem a esses soldados.

Impecavelmente vestidos com seus uniformes brancos, os marinheiros chilenos desfilarão pela rua principal de Yokohama, rumo ao santuário, levando a bandeira do Chile e observados e aplaudidos pela multidão que se aglomerava nas calçadas, com destaque para estudantes de todas as idades, que agitavam bandeiras do Chile e do Japão.

Ao chegar ao santuário, localizado numa colina fora da cidade, a banda parou de tocar, pois o xintoísmo proibia qualquer ruído de música que pudesse perturbar o sono sagrado dos mortos. Estavam presentes à cerimônia altas autoridades governamentais e militares do Japão, familiares dos soldados falecidos e três sacerdotes

xintoístas. O ato foi iniciado com os sacerdotes benzendo as paredes, janelas e a entrada do templo. Depois o Comandante Wilson e os guardas-marinha colocaram as flores, que foram arrumadas como uma bandeira chilena, muito bem feita, que parecia como se tivesse sido confeccionada em tela. O silêncio era total e, terminada a homenagem, as autoridades retiraram-se, após as honras de ordenança.

Na volta à cidade, a multidão aclamou novamente os marinheiros e estes renderam honras às autoridades, reunidas num improvisado palanque. E naquele mesmo dia, à tarde, o navio-escola retribuiu com um coquetel as atenções recebidas, com as presenças de autoridades civis e militares, diplomatas e pessoas importantes da cidade. O tombadilho foi pequeno para receber o grande número de convidados. Para ter-se uma idéia do prestígio conferido aos anfitriões, as autoridades japonesas compareceram com suas esposas, o que não era costume naquele país.

Desde aquele dia, os marinheiros chilenos foram mimados pelo povo de Yokohama, que visitava o navio diariamente. Inesperadamente, e de forma particular, o Príncipe Akihito, Imperador do Japão, também honrou o *Esmeralda* com sua visita. Mas, sem dúvida, a visita mais lembrada pelos guardas-marinha foi a de um grupo de aviadores navais japoneses que participaram dos ataques às frotas norte-americanas nas grandes batalhas aeronavais da Segunda Guerra. Seus relatos dos ataques impressionaram os jovens oficiais, que escutavam admirados.

Foram feitas visitas profissionais às Indústrias Ishikawajima, que construa navios, maquinarias, caldeiras, equipamentos de carga, geradores elétricos e hidráulicos, maquinário para indústrias químicas etc.; à Nippon Kagaku K.K., indústria ótica; ao estaleiro da Mitsubishi Nippon Heavy

Industries Ltd., que construía navios para vários países. Também foi visitada a Academia de Defesa, que preparava oficiais para o Exército e a Marinha. Essa visita foi retribuída pelos cadetes japoneses, que ficaram bastante interessados pelo navio e o treinamento dos marinheiros chilenos.

Kamakura, cidade do antigo império, foi uma visita espetacular. A começar pelo trajeto. Durante os 20 minutos de trem, podia-se observar os camponeses com grandes chapéus, arando a terra dos extensos verdes campos das plantações de arroz. Depois de uma curva, surgiu incrustado na montanha o busto de uma deusa, de cerca de 20 metros de altura. Partindo da estação de trem de Kamakura de táxi ou de *kuruma*, espécie de coche, só que puxado por uma bicicleta, podia-se percorrer as ruínas da antiga cidade, conhecendo seus tesouros artísticos e religiosos, como o Grande Buda, de 15 metros de altura em bronze e o templo de Kwanon.

Um grupo de guardas-marinha foi a Tóquio, a 30 quilômetros de Yokohama, em viagem de uma hora e meia de trem, visitando o Palácio Imperial e a Embaixada do Chile. A Rua Ginza, a principal de Tóquio, cativou os marinheiros por seu comércio e contraste entre a arquitetura moderna e a tradicional. Alguns assistiram à famosa ópera *Madame Butterfly*, no Teatro Imperial. Os jovens oficiais também aproveitaram a intensa vida noturna de Tóquio, indo a seus cabarés e *dancing clubs*. Uma atração a parte eram os bairros de casas de gueixas. Os americanos tinham à sua disposição as melhores casas de gueixas da cidade, separadas por categorias. Por exemplo, casas para praças, suboficiais e oficiais. Entre as de oficiais, para oficiais subalternos e superiores.

Em 7 de junho, o Chefe do Estado-Maior da Armada japonesa, Almirante Hiroshi Nagazawa, convidou o Comandante Wilson e o Comandante Labbé para um almoço típico japonês, seguido de uma apresentação do teatro Kabuki. No dia seguinte, os guardas-marinha visitaram a Base Naval de Yokosuka, da Marinha dos Estados Unidos, conhecendo as suas instalações e o Cruzador *Baltimore*; almoçando, depois, com executivos da Mitsubishi num restaurante típico japonês, daqueles com gueixas como recepcionistas e onde se tirava os sapatos, colocando-se sapatilhas especiais para pisar no tatame. Após o brinde com saquê, bebida típica japonesa, comeu-se sopa de flores, peixe cozido e, por último, peixe cru, para a estranheza e desagrado da maioria dos convidados. Na noite seguinte, foi oferecido um coquetel pelo Governador de Yokohama, Iwataro Uchiyama.

No dia marcado para o navio deixar o Japão, várias autoridades estiveram presentes ao cais, que também foi invadido por uma multidão para as despedidas, com banda, faixas e muita emoção.

A estadia do *Esmeralda* em Yokohama não foi apenas uma visita corriqueira, pois deixou profundas raízes, que permitiram uma real aproximação entre o Chile e o Japão. No ano seguinte, uma grande delegação japonesa visitou o Chile, sendo firmados acordos comerciais entre as duas nações. Depois disso, ambos os países continuaram estreitando seus laços diplomáticos e comerciais, chegando a ser o Japão um dos principais parceiros comerciais do Chile. Assim, pode-se afirmar que a visita do Navio-Escola *Esmeralda* ao Japão, em 1955, foi um fato histórico nas relações entre os dois países.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

< FORÇAS ARMADAS > / Navios-escola/; Navio-Escola *Esmeralda* (Chile); Viagens; Rev&Rev;

A SAGA DE VON SPEE

Revista de Marinha (Portugal), outubro/1995, p. 20-24

Dieter Dellinger

O artigo, parte V de uma série, com algumas interessantes ilustrações, narra as duas últimas batalhas das quais participou o Almirante alemão Von Spee, ambas contra a Inglaterra, no início da Primeira Guerra Mundial, nas costas do Oceano Pacífico e do Atlântico, ao sul da América do Sul.

A primeira batalha ocorreu em 1º de novembro de 1914, quando a Esquadra britânica comandada pelo Almirante Cradock (composta pelos Cruzadores Couraçados *Good Hope*¹ e *Monmouth*, pelo moderno Cruzador Ligeiro *Glasgow* e pelo Cruzador Auxiliar *Otranto*) encontrou, junto à costa do Chile, o esquadrão germânico do Almirante Von Spee (com os Cruzadores de Batalha *Scharnhorst* e *Gneisenau* e os Cruzadores Ligeiros *Leipzig*, *Dresden* e *Nürnberg*). Os ingleses tentaram se aproximar rapidamente do esquadrão alemão, enquanto este tentava impedi-los. Cradock queria, pelo menos, infligir algumas avarias aos navios alemães que os obrigassem a ter que aportar em algum porto chileno, onde ficariam internados, dando tempo para que o Couraçado inglês *Cannopus* se juntasse à Esquadra e, com sua pesada artilharia, pusesse os alemães em cheque.

A ordem de fogo foi dada à noite, quando a Esquadra de Von Spee já estava praticamente na obscuridade. O *Gneisenau* e

o *Scharnhorst* disparavam salvas de proa à popa, atingindo primeiro o *Good Hope*. As duas primeiras salvas não chegaram a atingir o navio do almirante britânico, mas a terceira colocou fora de combate a torre de vante. Os artilheiros britânicos, todos reservistas convocados um mês antes de eclodir a guerra, não tinham a prática dos profissionais alemães que há muito andavam no mar.

Von Spee manda seus navios aproximarem-se mais ainda dos britânicos, para permitir o tiro dos canhões rápidos de pequeno calibre. Ao fim de quatro salvas no alvo, o *Gneisenau* forçou o *Monmouth* a abandonar o combate envolto em chamas, enquanto o *Nürnberg* acabava com o navio e o *Gneisenau* passava a perseguir o *Glasgow*, o navio mais moderno e rápido do esquadrão de Sir Cradock. A perseguição, obviamente, foi infrutífera, dada a menor velocidade do *Gneisenau*.

A essa altura, o *Good Hope* continuava o combate com a pouca artilharia que ainda disparava, mas de repente explode ruidosamente, indo para o fundo do mar com toda a sua guarnição. O *Scharnhorst* só levou dois tiros, que poucos danos lhe causaram.

Com a derrota, Winston Churchill, então o Primeiro-Lorde do Almirantado, manda os modernos Cruzadores de Batalha *Inflexible*

¹ N.R.: Do *Jane's Fighting Ships* - 1914:

INGLATERRA:

- *Good Hope*: 1901; 14.100 toneladas; 2/9"2 - 16/6; 23 nós
- *Monmouth* (01)-*Cornwall* (02)-*Kent*: 1901; 9.800 toneladas; 14/6; 23 nós
- *Glasgow* (09)-*Bristol*: (10); 4.800 toneladas; 2/6; 10/4; 25 nós
- *Inflexible* (07)-*Invincible*: (07); 17.000 toneladas; 8/12 - 16/4; 25 nós
- *Canopus*: 1897; 12.950 toneladas; 4/12 - 12/6; 18 nós

ALEMANHA:

- *Gneisenau* (06)-*Scharnhorst*: (06); 11.600 toneladas; 8/8"2 - 6/6; 22 nós
- *Leipzig*-*Dresden*-*Nuremberg*-*Königsberg*: 1906 a 1907; 3.250 a 3.600 toneladas; 10/4"1; 23,5 nós.

e *Invencible* para caçarem o esquadrão de Von Spee no Atlântico Sul.

Pouco antes de zarparem, providenciaram, às pressas, que o jovem engenheiro norte-americano Elmer Sperry instalasse no *Invencible* um pequeno aparelho que chamava de "agulha giroscópica" e que tentara vender à Marinha britânica. Mesmo o comandante do navio não acreditando na eficiência da invenção, o aparelho foi instalado e o *Invencible*, antes com as agulhas magnéticas desreguladas, passou aiosamente pelo Canal da Mancha, demonstrando a potencialidade da primeira agulha giroscópica, que acabou por ser adotada em todas as Marinhas do mundo.

Os navios chegaram às Ilhas Falklands (Malvinas) em 7 de dezembro de 1914, juntando-se a eles o *Cornwall*, o *Glasgow*, o *Bristol*, o *Kent* e o *Cannopus*.

A poderosa força britânica inicia as salvas contra o esquadrão de Von Spee, que tenta fugir do teatro de operações. O *Gneisenau* e o *Scharnhorst* são afundados, este último com o Almirante Von Spee. O *Kent* afunda o *Nürnberg*; e o *Glasgow* e o *Cornwall* perseguem o *Leipzig*, só se salvando 18 homens de sua guarnição. O *Dresden* conseguiu escapar do massacre, rumando para o sul. Mas três meses depois, os navios britânicos conseguem interceptá-lo e, após um combate de cinco minutos, rende-se todo destruído. Os britânicos suspendem o fogo e os alemães escapam para terra a nado e em jangadas salva-vidas.

Diz o historiador que, depois da vitória inglesa, o Almirante Sturdee enviou um telegrama ao Capitão-de-Fragata Pochhammer, oficial alemão sobrevivente mais graduado, nos seguintes termos: "O Comandante-em-Chefe felicita-se que vossa vida tenha sido poupada e todos nós admiramos a coragem com que o *Gneisenau* lutou até o fim. Desejamos exprimir as nossas mais

profundas condolências pela perda do vosso almirante e de tantos oficiais e marinheiros. Infelizmente, os nossos dois países estão em guerra: os oficiais das nossas duas Marinhas que têm amigos em cada uma não devem cumprir menos os seus deveres para com seus países como fizeram o vosso almirante, o vosso comandante e os vossos oficiais até o fim". Em resposta, escreveu-lhe o oficial alemão: "Em nome de todos os nossos oficiais e marinheiros sobreviventes, agradeço a V. Ex^a as palavras tão amáveis. Também nós lamentamos como vós o curso desta guerra, pois aprendemos em tempo de paz a conhecer a Marinha britânica e os seus oficiais. Estamos agradecidos pelo vosso bom acolhimento."

Comentando o episódio, Dieter Dellinger diz que os textos dos telegramas trocados revelam a natureza da guerra no puro sentido dado por Clausewitz, "a continuação da política por outros meios". Avaliou também as perdas alemãs. Sobre o pequeno Cruzador *Dresden*, informou que este manteve solitário durante três meses uma guerra contra a navegação inimiga, "de resultados negligenciáveis", até ser interceptado pelos Cruzadores *Kent* e *Glasgow*. Após breve perseguição, o navio é atingido pelos canhões inimigos. Iça a bandeira branca, enquanto a tripulação, após abrir as válvulas do fundo, escapa-se para terra a nado ou nas pequenas balsas salva-vidas. Dellinger afirma que "ainda vivem no Chile descendentes da guarnição do *Dresden*".

Três outros cruzadores alemães navegaram ainda pelos mares do mundo e todos tiveram a mesma sorte. Durante muito tempo, o Almirantado britânico só tomava conhecimento de sua existência através dos muitos navios mercantes destruídos por eles.

O AVENTUROSO DESTINO DO *EMDEN*

Irmão do *Dresden*, o *Emden* navegava entre a China e as ilhas alemãs do Pacífico.

Dias antes de eclodir a guerra, o navio recebeu ordem para se juntar à Esquadra de Von Spee que, a esta altura, pairava ao largo das Ilhas Marianas. Spee levaria sua Esquadra para a Alemanha através do Cabo Horn, enquanto Von Müller, comandante do *Emden*, era autorizado a fazer guerra de corso por sua conta, desviando os inimigos do verdadeiro rumo da Esquadra.

Navegando a grande velocidade durante o dia e de luz apagada à noite, o *Emden* entrou no Índico pela costa sul de Java e Sumatra. Sua guarnição confeccionou uma falsa chaminé com lonas, para dar a impressão de ser um cruzador classe *Tow* britânico, de quatro chaminés. Após afundar cinco navios mercantes, cujas tripulações aprisionara, tentou transferi-las para um navio neutro italiano, o que foi recusado. Além disso, os italianos avisaram pelo rádio um navio britânico que navegava nas proximidades. Mas, logo a seguir, o *Emden* encontrou o navio britânico *Kabinga*, para o qual transferiu seus prisioneiros.

No Golfo de Bengala, bombardeou as instalações petrolíferas do porto de Madras; no Ceilão, apresou e afundou dez navios inimigos; atravessou rapidamente o Índico para chegar a Diego Garcia, na Ilha de Madagascar, onde foi bem recebido pela população, que não tinha conhecimento da eclosão do conflito mundial, aproveitando para descansar a tripulação. O descanso durou pouco. Uma draga que se dirigia à Austrália chegou com a notícia. Diz Dellinger que os tripulantes da draga tinham recebido o pagamento antecipado, devido ao perigo que a viagem representava, e não se opuseram que o *Emden* a afundasse e os deixasse regressar à Inglaterra a bordo de uma escuna. Müller aumentava sua fama de poupar os seus prisioneiros e fazer tudo para encontrar um navio que os transportasse de volta às suas pátrias.

Após uma sortida ao porto de Penang, na Malásia, onde combateu e afundou um cruzador russo sobrevivente da Batalha de

Tsushima e a Torpedeira francesa *Mosquet*, o *Emden* agora tinha como missão atacar os postos de retransmissão rádio e colocar fora de funcionamento o cabo submarino que atravessa o Índico desde a Austrália, com passagem por uma estação retransmissora em Cocos-Keeling. Já sabedores de que se apresentava com quatro chaminés e chegando de madrugada, já com alguma luz, o pessoal de vigia deu o alerta geral. A guarnição desembarcada para destruir as instalações do cabo submarino viu, impotente, a destruição do seu navio pelo Cruzador australiano *Sydney*.

Dieter Dellinger narra e comenta o episódio:

“O Cruzador *Sydney* era um navio bem mais poderoso que o *Emden* a demonstrar que a técnica alemã de utilizar muitas peças de pequeno calibre (105 mm) e tiro de cadência muito rápida não é muito favorável quando se trata de enfrentar um navio com oito canhões de 152 mm, cujo alcance é muito superior, cerca de 14.000 metros, além de poder fazer salvas de bordada de cinco tiros de cada vez. As peças do *Sydney* eram do modelo Mk XII de 45 calibres, de tiro mais lento, mas muito mais preciso, além de mais leves em cerca de duas toneladas que as peças equivalentes de tiro mais rápido, o que permitiu instalar oito num navio de 5.400 toneladas de deslocamento. Apesar do *Emden* ter respondido de imediato ao tiro australiano, foi atingido logo de início com uma granada que avariou o seu telêmetro e outra que danificou um leme; depois mais algumas granadas deram cabo das chaminés, não deixando o navio manobrar para fora, a fim de escapar ao castigo do *Sydney*. Mas o *Emden* lutou corajosamente até ao fim, durante mais de hora e meia, só deixando de disparar quando encalhou num recife com toda a superestrutura destruída e mais de 100 mortos a bordo e a fazer água.”

O pessoal que estava em terra esperou o final do tiroteio para capturar uma escuna de três mastros que estava ancorada a uns 100 metros da ponte de embarque e foi ao encontro de um navio carvoeiro alemão mais ao norte. Afundaram a escuna e embarcaram no carvoeiro, a bordo do qual conseguiram ludibriar todos os navios britânicos que os procuravam, desembarcando no Iemen, onde adquiriram vestimentas árabes e caminharam até atingirem as posições dos aliados turcos. Uma ferrovia os levou a Istambul. Dellinger diz que “a viagem pelos desertos sauditas foi digna das aventuras de T. E. Lawrence... os marinheiros tiveram de abrir caminho para alguns poços de água a tiro. Travaram mesmo um violento combate com uma tribo muito guerreira do deserto árabe”.

O CRUZADOR KÖNIGSBERG²

O autor fala ainda de um outro irmão do *Dresden*, o *Königsberg*. Este também navegou como corsário nas águas do Índico e estava ao largo da costa oriental africana quando eclodiu a Primeira Guerra Mundial. Teve uma vida de ação relativamente curta, apesar de ter conseguido afundar alguns navios mercantes britânicos e o Cruzador *Pegasus*, apanhado de surpresa ancorado ao largo de Zanzibar.

Dellinger diz que o *Königsberg* procurou refúgio acima das Ilha de Chumbe. Para não ser perseguido, largou velhos tambores de óleo com areia à vista dos ingleses que o observavam, os quais acreditavam tratarem-se de minas. Suas máquinas estavam bastante gastas e só a muito custo podia dar 15 nós. A uns 100 quilômetros ao norte de Dar-es-Salam, travou

combate contra os Cruzadores britânicos *Hyacinth*, *Pioneer* e *Pyramus*, além dos paquetes armados *Laurentie* e *Laconia* e os dois Monitores *Mersey* e *Severn* e uma série de navios-patrolha.

Sem saberem das condições do navio alemão – incapaz de travar luta no mar – os britânicos levaram uma semana para destruí-lo. Apoiados pelo fogo dos cruzadores e conduzidos pelos sinais dados pelos aviões, os dois monitores, armados com duas peças de 150 mm e dois obuseiros de 120 mm em escudos blindados, entram no delta até chegarem à posição de onde poderiam atingir o *Königsberg*. “Seria uma tarefa fácil, julgavam os ingleses, mas a resposta artilheira do cruzador alemão, guiada por vigias escondidos na floresta, não se fez esperar e, apesar da falta de munições, o tiro alemão fez grandes estragos, mas não conseguiu impedir a destruição do cruzador, fechado como estava num rio e observado do ar por aviões que regulavam o tiro dos monitores”, avalia o autor.

Concluindo, Dieter Dellinger diz que, com o fim dos cruzadores alemães e da derrota do esquadrão de Von Spee nas Flakland/Malvinas, os alemães ficaram só com alguns navios mercantes armados que fizeram a guerra de corso ao longo dos quatro anos que durou o conflito, “mas com efeitos mais psicológicos que materiais”, comenta. Ele finaliza dizendo que, a partir de 1916, a sorte do conflito dependia tão somente do número de milhões de jovens soldados que deveriam morrer nas trincheiras, enquanto “os estados-maiores calculavam, com precisão matemática, o número a partir do qual uma população não agüentava mais, e assim aconteceu”.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS>/Combate de Coronel; Primeira Guerra Mundial; Batalha das Falklands; Forças Armadas; Cruzadores; *Enden* (cruzador alemão); *Königsberg* (cruzador alemão);

2. N. R.: Ver “A odisséia do Cruzador alemão *Königsberg*”, *RMB*, 3º trim./92, pág. 75.

ESTRATÉGIAS DE AÇÃO: A GUERRA CLÁSSICA, A GUERRA LIMITADA E A GUERRA SUBVERSIVA

Nação e Defesa (Portugal), jan-mar/1995, p.25-75

Garcia Leandro

Em conferência proferida no Curso de Defesa Nacional, o autor analisa o conceito de estratégia de ação, surgido, em sua racionalização, no período de Guerra Fria, por oposição ao grande desenvolvimento que na época teve a estratégia de dissuasão nuclear. O tema é abordado da seguinte forma: Introdução; A Guerra Convencional; A Guerra Subversiva; As conseqüências estratégicas do fator nuclear; e O final do milênio e a validade dos conceitos.

Introdução

A Estratégia de Ação inclui:

– Estratégia Direta: privilegia a ação militar, podendo-se designá-la como Guerra Clássica/Guerra Convencional;

– Estratégia Indireta: privilegia outros tipos de ações, não se concentrando prioritariamente na ação militar, como a Guerra Limitada e a Guerra Subversiva. Esta é apenas uma componente parcelar da Estratégia Total em desenvolvimento.

A Guerra Limitada pode ser tanto parte da Estratégia Indireta, como também uma forma de Guerra Convencional, que no extremo oposto se apresenta como Guerra Generalizada.

A Guerra Clássica está indissoluvelmente ligada às grandes campanhas napoleônicas do século XIX, bem como às da Primeira e Segunda Guerras Mundiais. Ela é marcada pelo esforço da unidade política concentrado na ação militar, procurando-se chegar a uma decisão no terreno do combate, quase sempre com grandes listas de baixas como conseqüência.

Já a Guerra Limitada e a Guerra Subversiva estão ligadas à importância dominante e bloqueadora do fator nuclear na segunda metade do século XX.

No caso da Guerra Limitada, não se busca a solução do conflito com o combate, mas sim utiliza-se a força militar como um meio, entre outros. A decisão será fundamentalmente política, ou tomada à mesa das negociações.

Na Guerra Subversiva, usa-se a metodologia da guerra do fraco contra o forte, procurando aquele transformar toda a população em base de apoio, buscando no exterior a força que lhe falta no campo da luta. Por outro lado, e progressivamente, vai ganhando força e organização em termos militares.

Se a Guerra Subversiva, pelas suas características, tem milhares de anos, a Guerra Revolucionária é uma concepção do século XX, que exprime a visão marxista-leninista da guerra e cujo objetivo fundamental é a implantação do comunismo pela ação violenta.

A Guerra Convencional

Embora possa parecer assim para o homem nascido no século XX, que tem como grandes referências as duas Guerras Mundiais, nem sempre a guerra tem sido generalizada. A História nos mostra que, a partir do século XVII, a Guerra Limitada prevaleceu (Revolução Francesa, Tratado de Viena, Paz de Versalhes, Invasão da Polônia e Pós 1945), embora com alguns períodos de Guerra Generalizada (Guerra

dos 30 anos, Guerras Napoleônicas, Primeira e Segunda Guerras Mundiais).

Até finais do século XVIII, devido à pouca tecnologia, os movimentos eram lentos e o alcance das armas de fogo reduzido. As fases de manobra e batalha eram, então, distintas e, de certo modo, independentes. A batalha só ocorria em determinado local se ambos os contendores o desejassem. Em finais do século XVIII, generaliza-se o uso da espingarda, inventa-se a baioneta e surgem novos sistemas de artilharia, embora o poder de fogo ainda seja reduzido. Nessa fase, dá-se prioridade à manobra para evitar a batalha, esta muito dispendiosa.

Na fase napoleônica, manobra e batalha são distintas, mas intimamente ligadas, podendo a manobra condicionar a batalha e ficando esta mais fácil de travar. Através da execução da manobra de forma dispersa, em várias direções e concentrando oportunamente as duas divisões no momento de desencadear a batalha, Napoleão vai surpreender e vencer seus opositores.

No final do século XIX e início do século XX, há um grande salto técnico e industrial (motor de explosão e o caminho de ferro) que permitiu aumentar a capacidade e rapidez da manobra estratégica e o apoio logístico; contrariamente, a capacidade de manobra tática não sofreu a mesma evolução. Assim, o poder de fogo da defesa é superior à mobilidade do ataque, torna-se impossível o envolvimento e surgem as grandes frentes de batalha (desde a Suíça até o Mar do Norte). Manobra e batalha são indistintas no tempo e no espaço, constituindo um todo único. Assim se caracteriza a Primeira Guerra Mundial, marcada, ainda, por grandes efetivos, pequena mobilidade tática, aproximação tática dispersa (devido ao poder de fogo defensivo), e poder defensivo maior que o ofensivo, ocasionando a impossibilidade da ruptura

e a imobilidade das frentes de batalha.

A capacidade técnica e industrial cresce no período entre as duas grandes guerras mundiais. No início da Segunda Guerra, com a utilização das forças aéreas, desaparece a noção de frente de combate, pois tudo pode ser atacado. A capacidade ofensiva é maior que a defensiva (utilização correta de carros de combate, do avião e das comunicações via rádio e mobilidade tática maior que a estratégica). No período médio e final da Segunda Guerra, entre 1943 e 45, a capacidade defensiva tende a igualar-se à ofensiva, assim como as mobilidades técnica e estratégica.

No período nuclear (pós-1945), as armas nucleares e a sua aplicação estratégica e tática vão condicionar a batalha, mesmo sem nunca chegarem a ser utilizadas. A existência do fator nuclear faz duvidar que a guerra ainda possa ser um instrumento de política. A grande manobra passa a ser técnica, pois a guerra passa de "arte simples e toda execução" (no dizer de Napoleão) para arte de concepção e de preparação, tornando-se o custo dos equipamentos elevadíssimo. Nesse contexto, os efetivos são menores e há predomínio da defesa sobre o ataque.

A Guerra Subversiva

Segundo definição do General Cabral Couto, a Guerra Subversiva "é a prossecução da política de um grupo político por todos os meios, em um determinado território, com a adesão e participação ativa de parte da população desse território". De todas as estratégias de ação, esta não é somente a mais antiga, como também a mais durável, pois não se desatualiza com a evolução da técnica, mas antes vai absorvendo as novas tecnologias e equipamentos nos tradicionais conceitos e regras comprovados ao longo dos séculos.

Conseqüências estratégicas do fator nuclear

Com o desenvolvimento do fator nuclear (1945), a violência levada aos extremos, teorizada por Clausewitz, deixa de ser aplicada. Hiroshima e Nagasaki deixavam pairar uma ameaça de que a todos poderia vir a atingir. Quando, no início da década de 50, se passa do monopólio nuclear americano para um bipolarismo nuclear, em que a doutrina de emprego de tais armas seria a da "retaliação maciça", tem-se rapidamente consciência de que este tipo de resposta era demasiado forte para situações de violência inferior. Da inibição, da "retaliação maciça", passa-se à "resposta flexível", mas com a consciência da desproporção de tal poder.

A primeira conseqüência estratégica trazida pelo fator nuclear foi, então, o surgimento da primeira arma de destruição maciça e a associação desta arma ao vetor balístico, cujo progresso havia sido possibilitado pelo desenvolvimento da eletroinformática. Paralelamente, surgem as chamadas guerras de libertação nacional e as estratégias de dissuasão, para manter um "estado de guerra não direta" entre as potências nucleares. A estratégia fica num patamar superior à guerra. Como se tornou impossível empregar os meios (armamentos), o duelo desenvolveu-se permanentemente no imaginário, nas prováveis capacidades de ação e reação das forças respectivas. Ou seja, a luta fazia-se sobre a superioridade material, mas não se fazia o emprego dos meios. Foi a corrida armamentista.

Posteriormente, surge o conceito de "gestão de crise", onde a ação armada é apenas complemento de outras ações. Nas palavras do antigo secretário de Estado norte-americano Henry Kissinger, "para a maioria das

situações em disputa, a nossa única opção reside entre uma estratégia de guerra limitada ou a inércia".

O final do milênio e a validade dos conceitos

Nada do que foi inventado e experimentado será esquecido. Mesmo a ameaça nuclear pode reemergir, e agora com maior imprevisibilidade, em face da proliferação de potências nucleares e da possibilidade de grupos privados disporem de armamento nuclear, o que é perfeitamente possível na fase caótica que se tem seguido ao desmembramento da União Soviética.

Adotando-se o critério do ex-presidente norte-americano Richard Nixon, a Guerra Fria foi a verdadeira Terceira Guerra Mundial, de 1945 a agosto de 1991, vencida pela estratégia indireta que levou ao desaparecimento da URSS. E como em outros momentos essenciais da História Moderna, a ordem internacional tem que ser refeita. Foi o que ocorreu com o Tratado de Vestfália, que pôs fim à Guerra dos 30 anos; com o Congresso de Viena, que reorganizou a Europa após a aventura napoleônica; com o Tratado de Versalhes, que formalizou o fim da Primeira Guerra; e a Reunião de Yalta, que redesenhou o mundo para o final previsível da Segunda Guerra.

Hoje há grandes questões que podem ser consideradas como heranças da humanidade: descrédito nas grandes ideologias políticas tradicionais; reconhecimento dos direitos humanos; direito à autodeterminação e ao autogoverno; direito das minorias; sentido de destino global e interdependência; sistema heterogêneo e com grandes disparidades de bem-estar e justiça, embora o mundo já seja quase uma aldeia.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS>/Guerra clássica; Guerra convencional; Guerra subversiva; Guerra nuclear; Estratégia de ação; Portugal; Rev&Rev;

AS MARINHAS DA URSS E DA ESPANHA NA GUERRA CIVIL ESPANHOLA

PARTE I

A MARINHA ESPANHOLA NA GUERRA

Revista de Marina (Chile), nº 1/1996, p. 8-17

Mario Barros Van Buren*

O artigo procura aprofundar o estudo da atividade naval durante a Guerra Civil Espanhola, um assunto que o autor considera "não estudado suficientemente".

"Há entre os historiadores desse conflito maior interesse pela abordagem da guerra terrestre e existe até hoje um convencimento de que a guerra começou e se decidiu na Península, em sucessivas campanhas militares em que o Exército e a Aviação eram os braços executores de cada lado", diz Van Buren, acrescentando que os combatentes tinham um certo desinteresse pela guerra naval, expresso nas poucas linhas que o General Mola, cérebro da insurreição militar, dedicou à atividade da Armada em suas Instruções Gerais. "O próprio governo republicano nunca soube manejar a Esquadra com uma estratégia definida e oportuna, desprezando-a constantemente em missões confusas e, às vezes, contraditórias", atesta o autor.

Defendendo que a Marinha espanhola, em seu conjunto, tanto do lado republicano quanto do "nacional", teve um papel importantíssimo no desenrolar e no desenlace do conflito, o autor analisa o assunto, abordando os seguintes tópicos: A Marinha de Guerra espanhola em 1936; O levante; A Esquadra republicana; A Esquadra nacional; A atividade naval em 1936; O Comitê de Não Intervenção; A intervenção estrangeira; A guerra naval em 1937; A guerra

naval em 1938; e O balanço da guerra naval.

No começo de 1936, a Marinha de Guerra da Espanha possuía dois encouraçados, seis cruzadores, 17 contratorpedeiros, 12 submarinos e uma centena de navios auxiliares. Seu efetivo era de 15 mil homens, entre os quais 700 oficiais. O estado desses navios e o nível profissional de seus tripulantes eram excelentes. Nos primeiros dias da luta, vários navios republicanos operaram sem oficiais ou com apenas dois ou três deles, aparentemente sem dificuldades.

Apesar disso, o moral estava muito ressentido, pois a oficialidade não tinha contato algum com outros ramos da defesa nacional, nunca tendo sido chamada a reuniões conjuntas. Por outro lado, o abismo entre oficiais e praças era muito grande. O governo republicano fez o que pôde para aprofundá-lo, fazendo promessas cujo não cumprimento era atribuído ao comando, aumentando assim a desconfiança e o rancor das tripulações subalternas.

Em 18 de julho de 1936, o Exército espanhol da guarnição da África, composto de 10 mil homens, chefiados pelo Comandante-em-Chefe da Força de Canárias, General Francisco Franco, se levantou contra o governo da República. Ao mesmo tempo, sublevaram-se as guarnições das principais cidades espanholas e os efetivos da Guarda Civil.

A responsabilidade quase exclusiva do

* Conselheiro do Centro de Estudos Estratégicos da Armada e membro da Academia de História Naval e Marítima do Chile.

levante recaiu, pois, sobre o Exército da África. É quase incrível que não tenha passado pelas cabeças dos generais Franco e Mola, os principais chefes rebeldes, que era preciso dominar o mar para transferir as tropas de Marrocos para a Península e bloquear os portos peninsulares para prevenir a chegada de ajuda estrangeira ao governo de Madrid. Tampouco pensaram no enorme perigo que representava a Armada ficar em poder do governo.

As primeiras notícias da rebelião foram recebidas com grande alegria pelos oficiais da Marinha, que logo se prestaram a controlar os navios. Dos 772 oficiais da Marinha de

Guerra espanhola, somente 38 permaneceram fiéis à República. Restava enfrentar as tripulações, que se encontravam muito divididas. A

maioria preferia aguardar o desenrolar dos acontecimentos e um outro grupo decidiu tomar os navios para a República, o que significava, fatalmente, um choque com os oficiais. Houve numerosas baixas pelo controle dos navios. Vários oficiais foram assassinados, registrando-se atos de brutalidade por parte da marinharia, especialmente no Encouraçado *Jaime I*.

Assim, a maior parte da frota permaneceu fiel à República, embora com uma dramática escassez de comando, que depois deveria suprir-se com oficiais da reserva simpáticos à República e com assessores estrangeiros, geralmente russos.

Produzida a grave divisão inerente ao conflito, a frota do governo ficou com um encouraçado, três cruzadores, 16 contratorpedeiros, 12 submarinos, uma canhoneira, dois navios *guarda-costas*, três torpedeiras e três navios auxiliares, co-

mandados pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra Luis González Ubieta, que logo tratou de suprir a grave escassez de oficiais. A Esquadra republicana ficou, no total, com 40 navios, com 66.000 toneladas e cerca de 12 mil homens na tripulação.

A Esquadra dos rebeldes era muito menor, com um encouraçado, quatro cruzadores, um contratorpedeiro, cinco canhoneiras, quatro navios *guarda-costas*, duas torpedeiras e navios mineiros. O comando naval armou, ainda, oito mercantes para servirem de "cruzadores auxiliares" e tomou emprestado da Itália, com promessa de compra, quatro cruzadores e dois submarinos. O

comando da frota "nacional" ficou com o Contra-Almirante Manuel de Vierna Beiando.

A primeira preocupação do governo de Madrid foi cortar a passagem

das tropas rebeldes da África para a costa de Algeciras. Com carência de navios, Franco decidiu que fossem pelo ar. Para isso, contava com três *Fokker*, um *DC 2* dois *Dornier Wal*, estes últimos da Marinha. Entre 18 de julho e 6 de agosto, os "nacionais" transportaram para a península cerca de seis mil homens dos dez mil que compunham suas forças.

No porto de El Ferrol houve uma batalha campal entre as tripulações favoráveis ao governo e o Corpo de Infantaria da Marinha que guarneciam o porto, apoiados pelo regimento local e pelo pessoal da Defesa de Costa, com grande número de mortos e feridos e rendição dos fiéis à República. O Encouraçado *España*¹ e os Cruzadores *Baleares* e *Canarias* caíram em poder dos "nacionais", enquanto os Cruzadores *Miguel de Cervantes*, *Libertad* e *Cervera* uniram-se à frota republicana.

Entre 18 de julho e 6 de agosto, os "nacionais" transportaram, via aérea, para a península, cerca de seis mil homens dos dez mil que compunham suas forças

Em 19 de julho de 1936 se constituiu o primeiro comando naval dos "nacionais". Sua primeira ordem foi bloquear o Estreito e os portos que haviam ficado em poder dos republicanos, especialmente Valencia, Almería, Cartagena e Barcelona. Isso originou o primeiro combate naval da guerra, quando a Canhoneira nacionalista *Dato* deu passagem ao Contratorpedeiro *Alcalá Galiano* e, graças a sua decisão, conseguiu entrar em Algeciras. Em represália, o *Jaime I* bombardeou o porto.

Uma característica da guerra naval espanhola é que não existiu proporção alguma entre as unidades combatentes. Na Baía de Bilbao, o Cruzador *Canarias* foi atacado por três pesqueiros armados apenas com metralhadoras. Embora afundados pelo cruzador, lograram garantir a passagem de dois mercantes pelo bloqueio.

Outra particularidade do conflito era a mudança de partido de algumas unidades. Frequente em 1936, cessou mais tarde ao normalizar-se a guerra.

A terceira característica era o furor com que se batiam as unidades. "Os canhões chegavam ao frenesi sem medir distâncias nem calibres; os navios só se retiravam quando estavam sem munição ou sem combustível; o Cruzador *Baleares* enfrentou dois cruzadores e quatro contratorpedeiros!"

Em 22 de novembro, o Cruzador *Miguel de Cervantes*, da frota republicana, foi torpedeado e afundado na Baía de Cartagena pelo Submarino italiano *Torricelli*, que se justificou como sendo uma represália ao ataque daquele cruzador a um mercante italiano em Maiorca. Mas a verdade, mais ampla, era que havia começado a intervenção estrangeira no conflito espanhol.

Em agosto de 1936, Inglaterra e França, com a adesão de todos os países europeus, exceto a Suíça, criaram o Comitê de Não Intervenção, cujo fim era manter a Europa à margem do conflito na Espanha. Entretanto, a Alemanha e a Itália, em apoio ao General Franco, e a URSS, em

favor da República, o ignoraram completamente, apesar de serem membros. Havia, por trás desses apoios, um problema ideológico e um objetivo político, que iam muito além

Mas a verdade, mais ampla, era que havia começado a intervenção estrangeira no conflito espanhol

da crise espanhola.

Itália e Alemanha acreditavam que, se Franco fosse derrotado, se instalaria em Madrid um governo comunista, sustentado pela URSS e pela esquerda marxista do mundo ocidental, criando uma espécie de "emparedado vermelho" nos extremos da Europa, com a simpatia declarada da Frente Popular francesa e do trabalhismo britânico. A URSS, por sua vez, pensava que, se Franco triunfasse, a corrente anticomunista européia, liderada por Berlim e Roma,

1. N.R.: Do *Jane's Fighting Ships - 1933*:

ESPAÑA

- *España-Jaime I*: 1913 e 14; 15.400 toneladas; 8/12-20/4; 19 nós.

- *Baleares-Canarias*: 1932 e 31; 10.000 toneladas; 8/8 - 4"7 AA-12 TLT/21; 33 nós.

- *M. Cervantes-Libertad-Cervera*: 1928, 25 e 25; 7.850 toneladas; 8/6-4/4AA 12 TLT/21; 33 nós.

- *M. Núñez*: 1923; 4.700 toneladas; 6/6-.12TLT/21; 29 nós.

- *J.L. Díez-Sanchez-Barcaiztegui*: 1928 e 26; 1.650 toneladas; 5/4"7-6TLT/21; 36 nós (classe com 14 unidades).

ALEMANHA

- *Ad. Sheer-Deutschland*: 1932 e 31; 10.000 toneladas; 6/11-8/6-4/3'4 AA-8TLT/19'7; 26 nós.

receberia um reforço formidável, muito negativo para sua segurança nacional e para sua campanha ideológica.

A Alemanha enviou para águas espanholas seus Encouraçados *Admiral Scheer* e *Deutschland*, que lá permaneceram até o fim da guerra.

Entre 1936 e 1938, a intervenção foi, pois, aberta; tanto que o historiador Hugh Thomas acredita que, no que se refere à guerra naval, Itália e Alemanha "atuaram por conta própria". Mussolini vendeu aos "nacionais" dez navios e emprestou quatro, enquanto a Alemanha vendeu cinco.

Além disso, as duas nações patrulhavam águas espanholas com suas próprias bandeiras, interceptando e até afundando navios que não lhe obedeciam. Franco não

gostou dessa intervenção tão direta, que ocasionou o afundamento do *Miguel de Cervantes* e do *Churra*.

Em 30 de abril de 1937, o Encouraçado *España* chocou-se com uma mina submarina e afundou. Foi uma grande perda para Franco. Em junho, uma forte explosão, atribuída a sabotagem, aconteceu no Encouraçado republicano *Jaime I*, que se encontrava em reparos. Em 11 de julho, aconteceu o combate naval de Cherchel, entre os Cruzadores republicanos *Libertad* e *Méndez Núñez*, acompanhados de quatro contratorpedeiros, e o nacionalista *Baleares*, que saiu do encontro seriamente avariado. O combate de Cherchel, um dos mais encarniçados da guerra, despertou o interesse das potências navais, não só pelo movimento dos navios como pelo efeito da artilharia neste tipo de duelo.

Em princípios de 1938, a Esquadra "nacional" incorporou quatro "cruzadores

auxiliares", navios mercantes reconicionados em estaleiros espanhóis e destinados exclusivamente à proteção de comboios. Naquele ano, a guerra naval teve três características: a frota nacionalista começou a dominar os teatros de operações; determinou-se que a Marinha apoiasse as operações terrestres das forças de Franco e começou a luta entre os navios de guerra e as forças aéreas.

Em 1939, ano do fim da guerra, o mar estava dominado pelos nacionalistas. Em Madrid, o chefe da frota republicana, Miguel Beriza, reconheceu a impotência

da Marinha sob seu comando e pediu que o governo obtivesse "uma paz com honra". O Ministro da Defesa lhe chamou de "fraco" e o comando da Marinha foi reor-

ganizado.

Entre 1936 e 1939, a frota nacionalista capturou 227 embarcações espanholas e afundou 35, detendo, ainda, 628 estrangeiras e afundando 34. Três mercantes russos foram afundados por barcos italianos e um por seu próprio comandante.

A Itália, país estrangeiro mais comprometido com a guerra espanhola, participou do conflito com 63 mil "voluntários", 149 navios de guerra e 184 mercantes. Já a Alemanha teve uma participação menor, mas seus navios foram implacavelmente bombardeados pela aviação republicana. Além disso, a Inglaterra perdeu 19 navios mercantes, que foram afundados, causando 52 mortos e 105 feridos. Os barcos estrangeiros afundados, por ambos os lados, foram principalmente gregos e aqueles de bandeira de conveniência que não se deixaram deter ou ser revistados.

A Itália, país estrangeiro mais comprometido com a guerra espanhola, participou do conflito com 63 mil "voluntários", 149 navios de guerra e 184 mercantes

A MARINHA SOVIÉTICA NA GUERRA CIVIL ESPANHOLA (1936-39)

Revista de Historia Naval (Espanha), 1º trimestre/1993, p. 61-77

Capitão-de-Mar-e-Guerra M. Monakov e Tenente-Coronel Y. Ribalkin (Historiadores)

A União Soviética deu assistência ao governo da República espanhola durante sua Guerra Civil (1936-39) muito antes que Madrid a solicitasse oficialmente. A resolução oficial nesse sentido data de 29 de setembro de 1936. Em 14 de setembro do mesmo ano, foi traçado um plano que serviu de base para essa resolução. Entretanto, há evidências de que isso já havia sido decidido anteriormente.

Na segunda metade de agosto daquele ano, começou o envio de pessoal técnico-militar, particularmente da Marinha, inicialmente com o *status* diplomático, como, por exemplo, N. Kuznetsov. Sigilosamente, eram enviados especialistas para cumprir suas missões. Segundo Kuznetsov, ele não pôde explicar nem mesmo ao comandante da Armada nem à Marinha de Guerra do Exército Vermelho o motivo de sua partida de Moscou. S. Uritsky, da Direção-Geral do Serviço de Inteligência Militar, instruíra pessoalmente todos os que partiam para a Espanha. Com o tempo, a diplomacia iniciou a preparação para a intervenção direta da URSS nos acontecimentos da Espanha.

São poucas as publicações sobre a ajuda da Marinha de Guerra e da Marinha Mercante da URSS à Espanha republicana. Um dos fatores que incidiam negativamente no sistema de ajuda era o fato de a Espanha e a União Soviética não serem países fronteiriços e os portos da parte européia da URSS se encontrarem a 3.500 km de distância dos espanhóis. A instituição do Comitê de Não Intervenção evidenciou que o envio de cargas e o transporte de

pessoal à Península Ibérica poderia realizar-se unicamente por via marítima e diretamente a seus portos.

Como os navios soviéticos eram, em sua maioria, antiquados, também foram usados navios espanhóis e fretados de outros países, para o fornecimento de armas aos portos espanhóis. Cada navio seguia uma rota determinada e tomava medidas de precaução. Pouco antes de entrarem na zona de bloqueio, apagavam as luzes, escondiam os pavilhões e nomes. Nos locais mais perigosos, navegavam à noite.

Diplomatas soviéticos, representantes no Comitê de Não Intervenção, precederam à chegada à Espanha dos navios soviéticos com armamento. De setembro a novembro de 1936, rumaram à Espanha 17 navios, dos quais dez soviéticos, e todos chegaram aos seus portos de destino. Nos meses seguintes, mais de 25 navios, soviéticos e de outras nações, continuaram transportando armamento e técnica bélica para a República espanhola.

De julho de 1936 a 1937, foram afundados, em águas espanholas e adjacentes, 125 navios, dos quais 48 eram ingleses, 30 espanhóis e nove franceses. Nesse contexto, a perda de navios soviéticos foi ínfima: foram levados a pique três navios e outros três foram capturados pelos nacionalistas. Os seis, porém, não levavam armamento.

No continente europeu, somente a União Soviética prestou ajuda eficiente à República espanhola, embora não pudesse satisfazer todas as solicitações do governo republicano, especialmente no que diz respeito às embarcações. A contribuição mais significativa foi em termos de pessoal, com o

envio de assessores militares e especialistas. Os assessores navais soviéticos chegaram à Espanha em agosto de 1936.

A Armada espanhola requeria comandantes de navios, especialmente de torpedeiros e submarinos, mas era quase impossível capacitar em poucos meses a quem carecia de experiência no serviço da Marinha de Guerra. Em acordo com o governo republicano, decidiu-se enviar à Espanha um grupo de submarinistas e torpedistas para serem designados comandantes de tripulações espanholas e mistas (espanholas-soviéticas). Seis submarinistas russos (I. Grashev, V. Egorov, G. Kusmín, S. Lisin, I. Burmistrov e N. Egipko) foram designados chefes dos submarinos classe S.

V. Alafuzov, em seu informe de 7 de dezembro de 1938, assinala que os assessores na Espanha atuavam em condições difíceis, caindo em um teatro de operações de natureza ignorada e de armas

desconhecidas. Além disso, tinham a barreira lingüística e a posição de semiclandestinidadade na Marinha republicana, correndo o risco de desaparecer em circunstâncias misteriosas.

Os assessores militares e navais soviéticos assumiam a responsabilidade dos resultados das operações das Forças Armadas republicanas diante do Comando Militar do Exército Vermelho e a direção do partido, que os havia selecionado e designado. O Comando espanhol, por sua vez, não aceitava nenhuma proposta dos assessores soviéticos referente ao emprego das forças, navios de diferentes tipos e preparação combativa e política de acordo com o modelo soviético.

A Marinha soviética carecia de pessoal experiente, devido aos cortes, em massa, de Stalin. Por isso, a maioria dos especia-

listas militares navais soviéticos destinados à Espanha tinha pouca experiência anterior de comando. N. Kuznetsov, o mais capaz e experiente entre os assessores navais, não era mais do que capitão-de-fragata e comandante de cruzador. B. Alafuzov servia, antes da Guerra Civil espanhola, no Estado-Maior da Armada soviética como chefe de departamento. N. Abramov era comandante de um contra-torpedeiro. V. Tzipanovich, assessor de chefe de estado-maior de uma base naval, era primeiro-tenente e fazia curso em uma academia naval. N. Ilín, também primeiro-tenente, era, em princípios de 1938, assessor do comandante da Flotilha de Contratorpedeiros. Mesmo assim, não podiam ser acu-

sados de não cumprir a responsabilidade assumida, pois em quaisquer circunstâncias faziam tudo para cumprir seus objetivos, até mesmo com êxito.

Os assessores e especialistas navais

soviéticos participaram de muitas operações e combates, como no outono de 1936, na expedição da frota republicana no Cantábrico. Em setembro de 1937, três contratorpedeiros republicanos escoltando dois transportes se encontraram de frente com o Cruzador *Canarias*. O comandante da flotilha tentou fugir e abandonar os transportes à graça de Deus. I. Eliseev, assessor soviético, se opôs e insistiu para que os contratorpedeiros atacassem. Lançaram quatro torpedos, que não atingiram o alvo, mas os transportes se salvaram.

Em outra ocasião, I. Elesaeev e N. Ilín, no Contratorpedeiro *Sánchez*, desempenharam importante papel no ataque e afundamento do Cruzador *Baleares*. Sete assessores participaram dessa batalha.

Operaram-se mudanças surpreendentes com a chegada dos submarinistas sovi-

De julho de 1936 a 1937, foram afundados, em águas espanholas e adjacentes, 125 navios, dos quais 48 eram ingleses, 30 espanhóis e nove franceses

éticos. Um assessor soviético informou: "os 12 submarinos da frota republicana têm o material desgastado e velhos cascos que diminuem em 70 por cento a capacidade combativa e limitam a imersão. O ponto crítico é a falta de comando e o número restrito de subalternos, com poucos anos de serviço".

N. Egypkó, na qualidade de comandante de um submarino, opina que as expedições nunca deram certo por causa do escasso armamento e a falta de idoneidade dos submarinistas espanhóis, assim como a pouca "predisposição combativa", que reduziam a nada os esforços dos assessores navais soviéticos. Egypkó diz que o fracasso dos ataques contra o Cruzador *Almirante Cervera* foi porque os marinheiros espanhóis não queriam afundar um navio espanhol. Recorda também a deserção de tripulações inteiras dos submarinos S-2 e S-4 e

do Contratorpedeiro *José Luis Díez*, que fugiram para a França.

Já os torpedistas, ao contrário dos submarinistas, tiveram melhores impressões das ações realizadas com os companheiros espanhóis, como da expedição de 13 dias com escala em Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona e Rosas. Depois passou-se a cumprir serviço combativo diário, com a realização de defesa anti-submarina e antiaérea dos transportes.

A assistência do pessoal naval soviético à frota republicana foi, em seu conjunto, concreta e eficaz. Para os jovens comandantes do Exército Vermelho era a primeira experiência combativa adquirida em um grande conflito onde a Marinha, embora não tivesse um papel decisivo, realizava ações que exerciam, em alto grau, influência no curso e desenlace dos combates no teatro de operações.

PARTE III

A MARINHA RUSSA NA GUERRA ESPANHOLA

Revista de Historia Naval (Espanha), nº 48, 1995, p. 77-91

José Luís Infiesta Perez (Historiador)

Há muitos anos dedicado ao estudo da intervenção soviética na Guerra Civil espanhola, o autor se baseia no artigo dos historiadores Monakov e Ribalkin (publicado na *Revista de História Naval* do 1º trimestre de 1993, p. 61-77, e constituindo a Parte II anterior) para atualizar um trabalho divulgado há alguns anos sobre o assunto.

Seu trabalho contém fotos de inúmeros oficiais aqui mencionados.

A ajuda soviética à Armada republicana espanhola durante a Guerra Civil da Espanha foi limitada, em termos de armamento, pelos poucos recursos da Marinha da União Soviética, que se encontrava em um alto grau de prostração depois da Guerra Civil russa, da Revolução e da intervenção estrangeira.

Em compensação, a URSS enviou à Espanha muitos conselheiros, embora na

opinião de alguns espanhóis a preparação desses marinheiros não fosse das melhores. Todavia, deve ressaltar-se que esses conselheiros eram os mais distinguidos oficiais que figuravam nos quadros da Marinha russa e, ao voltarem à sua pátria, fizeram uma carreira brilhante, alcançando altos postos e fama. Cerca de 100 deles chegaram ao posto de almirante.

Os primeiros conselheiros

Marcel Rosenberg, primeiro embaixador da URSS em Madrid, chegou à Espanha em 26 de agosto de 1936, com vários agregados, entre os quais o Capitão-de-Mar-e-Guerra Nikolai Kuznetsov, que ingressou na Marinha russa em 1922, conforme sua autobiografia, embora alguns historiadores divirjam quanto a essa data.

Antes de ir para a Espanha, era comandante de um cruzador. Em Madrid, o então Ministro da Marinha, Indalecio Pietro, designou-o para viajar com a Esquadra comandada pelo Capitão-de-Fragata Miguel Buiza, rumo ao Norte. Saiu de Málaga a 21 de setembro e regressou a 10 de outubro, para fundear em Cartagena. Dessa viagem, participou, pelo menos, outro oficial soviético, N. Anin, assessor no Cruzador *Libertad*.

Em 15 de outubro, Kuznetsov recebeu, em Cartagena, o mercante *Komsomol*, com o primeiro carregamento de armas da União Soviética, composto por 50 carros de combate, segundo relato do próprio Kuznetsov aceito pela maioria dos historiadores. Entretanto, o Capitão-de-Mar-e-Guerra Monakov e o Tenente-Coronel Ribalkin asseguram que o primeiro navio a chegar foi o *Comnechin*, que saiu de Fedosia em 4 de agosto.

A partir de então, Kuznetsov ocupou-se da proteção de navios russos que iam chegando com armas, embora, segundo se conclui de uma carta escrita pelo Capitão-Tenente Vicente Ramirez de Tagores a Indalecio Pietro, a Marinha republicana não tenha dado proteção a nenhum desses navios, o que teria ocasionado o afundamento do *Komsomol* pelo *Canarias* em 14 de dezembro de 1936. Acredita-se que, a partir de então, o transporte de armas para portos mediterrâneos tenha sido apenas por navios espanhóis, com exceção do *Andreev* (Comandante Preynkopf) que, partindo de Leningrado, desembarcou armas em Bilbao em duas ocasiões.

Segundo o Almirante Greaton, em novembro de 1936 chegaram à Espanha uma centena de oficiais da Marinha soviética, cujos nomes não cita. Os mais importantes foram o Capitão-de-Mar-e-Guerra Ramishvili, nomeado assessor do Tenente Antonio Ruiz na Base de Cartagena, e o Capitão-de-Mar-e-Guerra V. Drozd, conselheiro da Flotilha de Contratorpedeiros.

Entre os primeiros conselheiros estavam o submarinista Ivan Aleksievich Burmistrov e I. Yumashev. Esses oficiais aliviaram Kuznetsov de parte de suas obrigações, permitindo-lhe estar presente nas saídas que a Armada republicana realizou em março e abril. Burmistrov regressou à União Soviética em agosto, e ali sua carreira foi meteórica, chegando a Comandante da Armada, cargo que exerceu até 1956. Quanto a Yumashev, ignoro seu destino.

A Esquadrilha de Cooperação Aeronaval

Embora a Marinha soviética não dispusesse então de uma aviação própria, incluímos aqui esta unidade, que teve um papel importante no Mediterrâneo. Atendendo à necessidade de proteção e exploração aeronaval e coincidindo com a chegada de uma segunda remessa de bombardeiros *Katiuska* em maio de 1937, se criou em San Javier esta esquadrilha, dotada de pouquíssimos aviões. Sua atuação foi irregular, sob o comando dos Capitães Ivan Proskurov e Nikolai Ostriakov, com a participação dos pilotos Nesmeyanov e Skorovodnikov e dos observadores Alexander Skorojov, Viktor Lobizov, G. Prokofiev e G. Levinski.

Logo no início de suas operações, em cooperação, em terra, com duas patrulhas da 2ª Esquadrilha de Bombardeiro, com um total de nove aviões, atacou o porto de Palma de Maiorca, alcançando o Cruzador *Baleares*, causando baixas em sua tripulação e repetindo o ataque à tarde. Dois dias depois, cinco aviões alcançaram o Cruzador Auxiliar *Barletta*, fazendo-o soçobrar, matando seis oficiais e ferindo seu comandante e vários tripulantes. Outra bomba atingiu o Veleiro *Cala Mayor* e várias outras destroçaram depósitos. Uma hora depois, a esquadrilha atacou o Encouraçado alemão *Deutschland* no porto de Ibiza, causando 22 mortos e 82 feridos. Esse

ataque fez com que os alemães, em represália, bombardeassem Almería.

A Esquadrilha e, em geral, os *Katiuska*, demonstraram uma grande decisão e uma grande exatidão em seus bombardeios. Diz-se que eles dispunham de visores muito aperfeiçoados, tendo, inclusive, ordem de destruí-los antes que pudessem cair em mãos inimigas. Prova dessa exatidão foi o ataque realizado contra o Cruzador *Almirante Cervera*, que foi alcançado por duas bombas: uma explodiu em seu convés, matando 18 tripulantes e ferindo 66; a segunda penetrou em sua chaminé, mas por sorte não explodiu.

Os fundadores da Esquadrilha des-tacaram-se na aviação naval. Proscurov, que regressou à sua pátria em abril de 1937, alcançou o generalato, mas foi deposto em 1941, acusado de ter-se dei-

xado surpreender por ataque alemão. Ostriakov, que comandava toda a aviação naval no Mar Negro, morreu durante um bombardeio nos combates de Sebastopol, recebendo o título de Herói da União Soviética.

Os submarinos

Os 12 submarinos de que dispunha a Marinha espanhola permaneceram leais ao governo. Os de tipo *B*, já ultrapassados, prestaram seus serviços durante os primeiros meses e, depois de alguns deles terem sido afundados, foram retirados de serviço. Os de tipo *C* tinham graves defeitos.

Ao iniciar-se a Guerra Civil, foram poucos os oficiais submarinistas que permaneceram leais à República. Tentou-se amenizar essa situação com a chegada dos oficiais soviéticos. Na maioria dos relatos dos oficiais espanhóis que os conheceram,

se realça sua incapacidade e falta de preparação. Mas tal incapacidade, se for real, pode ter sido devido à dura tarefa de pôr em condições de serviço navios para eles desconhecidos, em estado não muito bom e quase sem a ajuda dos companheiros, sem conhecer suas tripulações e seu idioma. Mas muitos desses oficiais mereceram distinções e promoções durante a Segunda Guerra Mundial.

O mais célebre deles foi o Capitão-de-Corveta Burmistrov, que orientou uma centena de oficiais e técnicos. Em fevereiro de 1937, comandou o *C-6*, sendo seu imediato Viktor A. Egorev. Depois de realizar algu-

mas imersões de treinamento, empreendeu seu primeiro cruzeiro para atacar um navio italiano que havia sido detectado, mas que estava sendo atacado por avião inimigo.

O segundo foi uma viagem em que atacou navios inimigos no Cantábrico.

Durante alguns meses, o *C-1*, o *C-2* e o *C-4* foram comandados por soviéticos, respectivamente por G.I. Kuzmin, Viktor A. Egorev e S.P. Lisin. Mais tarde, esses submarinos foram empregados no Correio Submarino, criado em maio de 1938 para ligar os portos soviéticos à quase asilada Mahón. Em dezembro deste mesmo ano, os submarinistas soviéticos foram chamados ao seu país. Burmistrov, repatriado antes, ascendeu a capitão-de-mar-e-guerra e foi membro da flotilha do Capitão Bultonov, baseada em Sebastopol, recebendo o título de Herói da União Soviética.

A primeira substituição de conselheiros

Em maio de 1937, a bordo do *Cabo de*

Uma hora depois, a esquadrilha russa atacou o Encouraçado alemão *Deutschland* no porto de Ibiza, causando 22 mortos e 82 feridos

Santo Tomé, chegou a Cartagena o Capitão-de-Mar-e-Guerra Vladimir Antonovich Alafuzov, que substituiu Anin como conselheiro da Armada republicana. Ao voltar à União Soviética, ascendeu a contra-almirante e foi Chefe do Estado-Maior da Armada. Era considerado um grande técnico em guerra aeronaval, entretanto, segundo Medvedev, foi suspenso e afastado do serviço, mas foi reabilitado no governo de Nikita Krushev e, segundo alguns, nomeado diretor da Escola Naval.

O substituto de Kuznetsov como conselheiro principal foi o Capitão-de-Mar-e-Guerra N. Basisty, que permaneceu na Espanha até a primavera de 1938. Regressando à sua pátria, comandou as forças que participaram da libertação de Kerch e Fedosia. Seu substituto foi o Capitão-de-Mar-e-Guerra N.A. Piperski que, já contra-almirante, foi auxiliar do Almirante Penteleyev durante a desastrosa evacuação de Tallin.

Drozd passou o posto de assessor da Flotilha de Contratorpedeiros ao Capitão-de-Mar-e-Guerra N. Abramov. O Capitão-Tenente Ivan Dimitrev Eliseiev foi conselheiro do Cruzador *Libertad*, o Capitão-de-Fragata V.G. Bogdenko do *Miguel de Cervantes* e N.I. Illin e Serjeij M. Serjiev das Flotilhas de Contratorpedeiros.

As lanchas torpedeiras

Duas lanchas torpedeiras soviéticas, com seus torpedos e demais elementos, chegaram a Cartagena em maio de 1937, a bordo do *Cabo Santo Tomé*. Outras duas chegaram algumas semanas mais tarde, a bordo do *Aldecoa*. Na Marinha soviética, havia bastante tradição no emprego dessas lanchas. Naquele momento, eram as melhores lanchas torpedeiras soviéticas e as mais rápidas do mundo da série.

Com elas chegaram muitos oficiais sovi-

éticos. Durante um exercício de treinamento, a lancha *DAR-4* foi incendiada e afundada por um avião inimigo ao norte de Barcelona, morrendo toda a tripulação e o seu comandante, N.A. Lariokov, primeiro marinheiro soviético morto na Espanha.

Afundamento do Baleares

Em março de 1938, as lanchas torpedeiras foram designadas para uma operação de ataque ao porto de Palma de Maiorca, protegidas e abastecidas em sua navegação de aproximação pela 1ª Flotilha de Contratorpedeiros. Mas as lanchas não puderam se apresentar ao porto, devido ao mau tempo, e o Comandante da Armada republicana decidiu prosseguir sua viagem, deparando-se com os cruzadores "nacionais". Durante essa ação, se encontravam a bordo dos navios republicanos vários oficiais soviéticos, entre eles os Capitães-de-Mar-e-Guerra Bogdenko e Basisty. No *Libertad*, ia como conselheiro o Capitão-de-Mar-e-Guerra N. Piperski, que em um artigo assegura que o *Baleares* afundou ao ser alcançado pelas cinco salvas de artilharia disparadas pelo cruzador, que ocasionaram "seu incêndio e rápido afundamento". Entretanto, a versão mais conhecida é de que o navio se afundou ao ser alcançado por um dos torpedos dos contratorpedeiros republicanos, a bordo dos quais estavam os soviéticos N. Illin, I. Eleseev e S.M. Serjiev.

Última leva de conselheiros

Na primavera de 1938, era o principal conselheiro naval o Capitão-de-Mar-e-Guerra Arseni Grigorevich Golovko, que regressou ao seu país em abril, ascendendo a contra-almirante e comandando, durante a Segunda Guerra Mundial, a Frota do Norte, baseada em Polyarni. Depois dele vieram

novos conselheiros soviéticos, entre eles Spozhnikov e G. Zhucov. O primeiro regressou logo à Rússia e, já contra-almirante, dirigiu, durante a Segunda Guerra Mundial, o desembarque de Yuzhuay-Ozeveika, que, segundo Kuznetsov, foi um grande fracasso. Já Zhucov se distinguiu, também no posto de contra-almirante, no comando da Base Naval de Odesa, na época do ataque alemão.

Em alguns textos aparece, ainda, o Capitão-de-Corveta B.D. Soloukin, como conselheiro do *Alcala Galiano*, que chegou a

almirante no Báltico, e L.K. Brekenev e N. Paulovich, dos quais não tinha notícias. Também há registros do Capitão-de-Fragata Smilikov, técnico de comunicações que montou a rádio de Cartagena, de onde foi um dos últimos a sair, a bordo do petroleiro *Campillo*, nos últimos momentos da guerra. Se tratar-se do mesmo citado por um autor tão discutível como Mauricio de Oliveira com o nome de Smilicoff, como chegado a Barcelona em 1936, seria o marinheiro soviético de mais longa permanência na Espanha em guerra.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / Guerra civil espanhola; Guerra naval na Espanha; Observadores russos; Espanha; Rússia; Rev&Rev;

O VETOR DIPLOMÁTICO DA DEFESA

Nação e Defesa (Portugal), jan-mar/95, p. 10-23

Embaixador Gregório de Faria

Em conferência inaugural da Sessão Solene de Abertura do Ano Acadêmico 1994/95 no Instituto de Defesa Nacional, em Lisboa, o autor defende que a diplomacia vem perdendo alguns dos atributos da sua representatividade, tradicionalmente extraordinária e plenipotenciária, restando-lhe a possibilidade de exercer uma certa persuasão em relação ao poder de que depende e a de ser um informante diferente dos meios de comunicação que, por sua natureza, estão mais voltados para a publicidade e a grande difusão. "De primordialmente tática que era, a diplomacia evoluiu para funções mais técnicas", defende.

O autor dividiu sua apresentação da seguinte forma: As dificuldades de gestão dos novos tipos de crise; A renovação do sistema de segurança coletiva; e As consequências para os instrumentos nacionais militares de defesa.

As dificuldades de gestão dos novos tipos de crise

Com o fim da guerra fria, um dos desafios graves do nosso tempo será o de controlar e gerir rivalidades internacionais entre potências econômicas, potências predominantemente militares e, ainda, outros muitos atores da cena internacional até aqui aparentemente apagados e que vão emergir com o enfraquecimento da dimensão militar e das soluções a elas associadas. Os conflitos regionais ganharão uma nova autonomia.

Por outro lado, os desníveis entre países ricos e pobres vêm agravar a imprevisibilidade da situação. E acresce que o desaparecimento do comunismo não vai, provavelmente, pôr termo às divisões ideológicas. Os fundamentalismos não são completamente estranhos às tensões econômi-

cas e sociais que estão subjacentes ao fator ideológico propriamente dito, mesmo se estes não têm a força e o caráter monolítico e previsível do comunismo. Isso sem falar nas questões étnicas, nos conflitos de fronteiras e nos riscos de proliferação de armas de destruição maciça e de catástrofes ecológicas. Pode-se dizer que não é uma nova ordem internacional que surgiu, mas riscos de novas desordens que vão ter que se enfrentar.

Os interesses próprios dos Estados Unidos levam-nos freqüentemente a absterem-se de usar os meios de que dispõem, enquanto no que foi o ex-império soviético tudo ainda é provisório e volátil. Portanto, é prematuro tirar conclusões precipitadas. Mas apesar de certas seqüelas da guerra do Golfo e do que se passa na Iugoslávia, no Cáucaso e na Ruanda, para apenas citar três exemplos, o Ocidente e

a Europa vêm gerindo com alguma sorte a grande revolução de 1989/1990. A Alemanha unificou-se dentro da Organização do Tratado Atlântico Norte (OTAN) e da Comunidade Econômica Européia (CEE). A Aliança Atlântica, embora sem inimigos, tem procurado adaptar-se para responder a novos desafios. A União Européia vem dinamizando os seus objetivos para continuar um pólo de estabilidade de acrescida integração da parte ocidental da Europa. Ao mesmo tempo, vai firmando os mecanismos de acolhimento para as novas democracias do Centro e do Leste europeu. Na África do Sul, evitou-se o pior e espera-se, finalmente, ver alguma paz na Irlanda e no Oriente Médio. Numa visão talvez até excessivamente otimista, isso nos traz o sentimento de que a ONU e o conjunto OTAN/CEE/CSCE (Conferência de Segurança e Coope-

ração Européia) têm prevenido derrapagens incontroláveis.

Na ausência de instrumentos jurídicos e institucionais que configurem um efetivo sistema centralizado de prevenção de conflitos, o que se verifica é que as soluções caso a caso vão continuar, acompanhadas certamente pelos esforços para estimular a ação da ONU, da CSCE, da OTAN, da União da Europa Ocidental (UEO) e da própria União Européia, por via do Pacto de Estabilidade recentemente estabelecido.

A renovação do sistema de segurança coletiva

Não é uma nova ordem internacional que surgiu, mas riscos de novas desordens que vão ter que se

A ONU começa a sentir o peso de suas novas responsabilidades. Durante os 50 anos de guerra fria, apenas autorizou e participou em 13 operações de manutenção da paz. Recentemente, a ONU

já se envolveu em mais de 20, e os apelos multiplicam-se, quando se sabe que a Organização não dispõe de mecanismos para desenvolver ações militares propriamente ditas. Pede-se tudo à ONU, desde apoio ao estabelecimento de governos democráticos à solução de conflitos étnicos, passando por proteção dos direitos humanos, contenção da proliferação nuclear, combate às drogas etc.

Provavelmente, a ONU terá que moderar suas ambições, limitando-se a intervenções estritamente humanitárias e à manutenção clássica da paz, quando os protagonistas estão prontos a cooperar. Durante a Assembleia Geral da ONU em 1993, o Presidente Clinton enunciou no seu discurso os critérios restritivos em que se apóia a administração democrática dos Estados Unidos relativamente às intervenções do organismo. São

eles: existir uma real ameaça à paz; que os objetivos a prosseguir sejam claros; que o termo de cada operação seja previsto e fixado desde o seu início; e que os custos da operação sejam também prefixados.

Há, ainda, idéias novas em relação à atuação da ONU, como a criação de equipes especiais para a África e de uma força permanente de intervenção rápida, e também o reforço dos quadros de monitores, que ajudam a negociar cessar-fogos locais e trocas de prisioneiros e atuam onde a

presença da ONU só é admitida esporadicamente, ou quando os governos não existem ou sua autoridade está limitada.

Quanto à OTAN, é cada vez maior o número dos que desejam para ela um papel cada vez mais central na

procura de uma nova segurança europeia. Ela mesma admite ter no futuro papéis de manutenção de paz sob sua égide, se para tal for solicitada. De conferência internacional clássica, a OTAN vem evoluindo para uma organização permanente, com a criação de um secretariado e de centros (de prevenção de crises e de acompanhamento de eleições) e a futura possibilidade de controlar a proliferação de armamentos e de elaborar códigos de conduta.

Entretanto, a OTAN continua a ser primordialmente uma aliança militar e um instrumento de dissuasão, pois sem isso dificilmente manter-se-á o equilíbrio, em face de uma Rússia que continua a ser uma

potência militar de grande dimensão, qualquer que seja a sua futura evolução. E é ainda a sua estrutura militar que permite manter os bons hábitos de convivência militar das 16 nações que a integram.

A União da Europa Ocidental (UEO) cresce aceleradamente e pode assumir papéis múltiplos, especialmente no que se refere à participação dos países da Europa Central e do Báltico. Além disso, procura-se, através da UEO, reforçar a posição europeia dentro da OTAN, sem que as duas

organizações queiram competir entre si.

Finalmente, na União Europeia, o Pacto de Estabilidade prevê a celebração de acordos de boa vizinhança para resolver problemas de fronteiras, ou o tratamento de minorias, revelando como

Pede-se tudo à ONU, desde apoio ao estabelecimento de governos democráticos à solução de conflitos étnicos, passando por proteção dos direitos humanos, contenção da proliferação nuclear, combate às drogas etc. Entretanto, a ONU terá que moderar suas ambições, limitando-se a intervenções estritamente humanitárias e à manutenção clássica da paz

é sensível o fato de que, depois da queda do muro de Berlim, a Europa deixou de estar dividida, mas ainda se encontra longe de sua reunificação.

Mas ainda está longe o fim do processo de maturação sobre a utilização de forças militares na prevenção das crises e, em geral, no que genericamente se chama manutenção da paz. Ainda não está esclarecida completamente a ligação entre autoridades políticas mandatárias da operação de manutenção da paz e as autoridades militares a quem é cometida a missão de lhes dar seguimento. Em resumo, custa-se a encontrar o justo equilíbrio da componente diplomática dentro da defesa.

As conseqüências para os instrumentos nacionais militares de defesa

As políticas dessas organizações internacionais terão sempre que contar com o esforço de cada país, para manter um nível nacional compatível com os objetivos que cada um deseja para aquelas instituições. Em matéria de defesa, o intergovernamental não tem alternativa

e, mesmo a nível europeu, nenhum governo está disposto a delegar decisões substanciais nestas matérias.

A tendência é que cada país seja levado a tomar consciência de que a sua verdadeira personalidade só se assume plenamente, como parte integrante da comunidade mais ampla em que se insere, pois, em última análise, é em função do internacional que o nacional se afirma.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<RELAÇÕES INTERNACIONAIS> / Diplomacia / ; Defesa; Portugal; Rev&Rev;

Esta seção destina-se precipuamente a divulgar os eventos importantes da Marinha do Brasil e do exterior, dar aos leitores inativos informações sobre a Marinha da atualidade e permitir aos pesquisadores do futuro visualizar a Marinha de Outrora.

Colaborações serão bem-vindas, em forma de notícias sobre eventos ocorridos em suas OM, como exercícios, operações, formaturas, comemorações, etc., se possível ilustradas com fotos em preto e branco.

SUMÁRIO

ADMINISTRAÇÃO

COMEMORAÇÕES

Dia da Bandeira (252)

Dia do Marinheiro de 1996 (252)

40º aniversário de criação da Força de Fuzileiros da Esquadra (253)

FORMATURAS

Declaração de Guardas-Marinha (255)

HOMENAGENS

Homenagem aos mortos da Intentona Comunista (257)

Casa da Moeda homenageia Almirante Saldanha (257)

Coquetel no Espaço Cultural da Marinha para os iatistas do ICRJ (258)

MOSTRA DE ARMAMENTO

Mostra de Armamento do Submarino *Timbira* (258)

MOSTRA DE ATIVAÇÃO

Mostra de Ativação do Depósito Naval de Rio Grande (259)

Mostra de Ativação do Grupamento de Navios Hidrográficos (259)

Ativação do Comando do 2º Esquadrão de Fragatas (259)

NOMEAÇÕES

Nomeações Almirantes (259)

ORÇAMENTO

Orçamento da Marinha de 1996 (259)

POSSES

Assunção de cargos (260)

COMUNICAÇÕES

COMUNICAÇÕES POR SATÉLITE

2º satélite da Inmarsat-3 inicia funcionamento (260)

CONGRESSOS

CONFERÊNCIAS

XVIII Conferência Naval Interamericana (261)

Presidente da República na Escola de Guerra Naval (261)

CONGRESSOS

Primeiro Congresso Peruano de História Marítima e Naval (261)

VII Congresso Latino-Americano sobre Ciências do Mar (261)

SIMPÓSIOS

I Simpósio de Logística da Marinha (263)

EDUCAÇÃO

ADESTRAMENTO

Batalhão de Viaturas Anfíbias em adestramento (264)

ESPORTES

Competição entre Escolas de Sargentos (265)

EXERCÍCIOS

Exercício de Apresentação da Reserva (265)

FORÇAS ARMADAS

PODER NAVAL ESTRANGEIRO

Lançamento ao mar de navio-aeródromo tailandês (265)

VELEIROS

Um veleiro-escola para a Marinha (265)

GUERRAS

CAMPANHA DO ATLÂNTICO SUL

Perdas navais brasileiras na Segunda Guerra Mundial (266)

INFORMAÇÕES

PUBLICAÇÕES

Noticiário Marítimo da RMB (268)

Artigo da RMB comentado na Argentina (268)

TELEVISÃO

TV Globo na Flotilha do Amazonas (269)

PESSOAL

CARREIRA

O novo Plano de Carreira de Oficiais (269)

PSICOSSOCIAL

ASSISTÊNCIA AO ADOLESCENTE

Batalhão Logístico de Fuzileiros Navais no Programa de Assistência ao Adolescente Carente (270)

ASSISTÊNCIA SOCIAL

A Reserva revive a Marinha (270)

SAÚDE

FUNDOS DE SAÚDE

Contribuição para Fundos de Saúde da Marinha (273)

SISTEMAS

SIMULADOR

Simulador de Mergulho Submarino (274)

VOCÊ SABIA? (274)

DIA DA BANDEIRA

Foi comemorado no dia 19 de novembro de 1996 o Dia da Bandeira Nacional brasileira. Na ocasião, o Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra Domingos Alfredo Silva, divulgou a seguinte ordem do dia alusiva à efeméride:

“O culto à Bandeira é certamente a mais rica das tradições navais. Pode-se constatar nas Marinhas que seu significado de símbolo representativo e querido da pátria é ampliado por vários rituais de exaltação e respeito.

“Na Marinha do Brasil a saudação ao chegar a bordo, a reverência diária nos cerimoniais da manhã e do pôr-do-sol, o cumprimento entre navios no mar, a atenção permanente durante o serviço, zelando para mantê-la sempre desfaldada, são exemplos vivos da importância do pendão auriverde.

“Bandeira do Brasil!

“Na solidão do alto-mar, nas longas singraduras, és companheira inseparável dos marinheiros, tremulando nas adriças dos navios que zelam pela liberdade da Pátria e do povo.

“Dos topos dos mastros e penóis, guias nossas ações do dia-a-dia, irradiando, de

forma inesgotável, força para enfrentarmos as adversidades e vencermos os desafios do amanhã.

“Tua presença em nossos navios no exterior nos enche de orgulho ao mostrar tua beleza traduzida por cores vivas cheias de significado. Teu panejar nos mastros de combate traz a lembrança reconfortante de que o convés em que pisamos também é solo pátrio.

“És portanto, guardiã eterna das tradições de um passado histórico de lutas e de glórias, testemunha de feitos heróicos de brasileiros que te honraram preferindo a morte a ver-te tocada por mãos inimigas.

“Contemplando teu vulto sagrado, renovamos o sentimento de amor à Pátria, lembrando-nos assim do dia em que cada um de nós, diante de ti, jurou fielmente servi-la e defendê-la.

“Que tua imagem, na visão perene de esperança, evoque em cada cidadão a exata compreensão do dever, e que com despreendimento e abnegação possamos, na Marinha, contribuir para a condução do Brasil a um futuro de paz, de justiça e de liberdade.”

DIA DO MARINHEIRO DE 1996

Foi comemorado no dia 13 de dezembro de 1996 o Dia do Marinheiro. Esta data marca o 189º aniversário de nascimento do Almirante Joaquim Marques Lisboa, Marquês de Tamandaré — Patrono da Marinha do Brasil. Comemorando a efeméride, o Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira, divulgou a seguinte ordem do dia:

“Quando o nosso navio deixa o porto, e fora da barra abre-se o oceano, ali está um mundo que só nós, marinheiros, conhecemos.

“Nos dias que se seguem, nos exercícios de combate, no patrulhamento, na pesquisa e levantamentos hidrográficos, nos serviços

de segurança da navegação, em tudo, a Marinha se empenha ao máximo, em resposta ao que a nação dela exige.

“Com litoral de grande extensão e invejável rede hidroviária interior, são raros os acidentes de navegação nas águas brasileiras, isto porque nossas cartas náuticas são precisas, sempre atualizadas, a sinalização eficiente, o patrulhamento eficaz e o controle dos navios no mar, contínuo.

“Os resultados, muitos os sentem e deles desfrutam e, em conseqüência, reconhecem o profissionalismo, a dedicação e o preparo dos que executam essas tarefas, superando as limitações de recursos humanos e materiais.

“Mas foge à percepção da sociedade o denodo com que marinheiros e fuzileiros se entregam aos exercícios de guerra, cerne da destinação constitucional da Marinha, razão da nossa função militar.

“Seria bom que todos os brasileiros pudessem nos ver, constatassem o aprestamento de nossas unidades; os dias e noites em adestramento rígido; as exigências de coragem frente aos riscos a que muitos se submetem; a compreensão de que não se executará em combate aquilo que deixamos, por perigoso, de treinar na paz.

“Mantenham-se confiantes os brasileiros, pois sua Marinha não está despreparada e a segurança no mar não está em mãos de amadores.

“Ano após ano, damos curso a projetos que: modernizam a Esquadra e o equipamento de nossas tropas anfíbias; ampliam a capacidade de comando e de apoio logístico; aumentam o grau de ação imediata, e cuidam, em especial, do aperfeiçoamento técnico-profissional de oficiais e praças.

“Os recursos do país, hoje, são escassos para que a Marinha eleve o poderio, de modo a integrar o Brasil entre as principais nações marítimas, mas não nos impedem, com o que temos, priorizar a qualidade dos meios navais e dos homens.

“Nossa Marinha é modesta, mas nós, marinheiros e fuzileiros, não somos.

“Instalou-se em nós, desde muito, por amor à farda e respeito à Instituição, o desejo de avançar, de não dar azo ao imobilismo, de fazer com que cada unidade, cada organização, sempre progrida; de buscar que os mais jovens, a seu tempo, venham a ultrapassar os conhecimentos dos que são hoje os experientes.

“O resultado desse sadio corporativismo é o uso dos recursos com o máximo proveito; é o navio limpo, bem mantido e pronto; é a escola com novos simuladores e equipamentos; é o míssil testado no centro moderno; é a informática engolindo a burocracia rotineira; é o controle em tempo real dos navios que cruzam o Atlântico; é a aeronave disponível e armada; é o fuzileiro, reequipado, no carro de combate mais ágil; é o branco, o azul e o garance, de dourados reluzentes, envergados com apuro e tradição.

“A Tamandaré, nosso insigne Patrono, de quem a bravura, o patriotismo e as glórias reverenciamos neste dia, com gala e cerimônia, gostaríamos de poder dizer, em voz baixa, cúmplice e respeitosa:

“Quando o nosso navio deixa o porto, e fora da barra abre-se o oceano, ali está um mundo que só tu e nós, marinheiros, conhecemos...

“Com o teu exemplo, prosseguimos.”

40^o ANIVERSÁRIO DE CRIAÇÃO DA FORÇA DE FUZILEIROS DA ESQUADRA

Foi comemorado, no dia 21 de janeiro de 1997, na Divisão Anfíbia, na Ilha do Governador, Rio de Janeiro, o 40^o aniversário de criação da Força de Fuzileiros da Esquadra. A comemoração constou de leitura de Ordem-do-Dia, desfile militar de tropa e equipamentos na presença do Comandante Geral do Corpo de Fuzileiros Navais, Almirante-de-Esquadra (FN) Valdir Bastos

Ponte, e vários ex-comandantes gerais.

A seguir, a Ordem-do-Dia assinada pelo Comandante da Força de Fuzileiros da Esquadra, Vice-Almirante (FN) Sergio Treitler:

“Para a Marinha e, em particular, para o Corpo de Fuzileiros Navais, os anos 50 caracterizaram-se pelo alicerçamento de uma emergente mentalidade anfíbia. Poder-se-ia dizer que foi a época em que começou a sur-

gir um novo CFN. Foi a década do despontar dos combatentes anfíbios brasileiros.

“Já em 1950, o regulamento para o Corpo de Fuzileiros Navais identificava a necessidade de se dispor de uma força capaz de realizar ações terrestres de caráter naval. Porém, a ativação dessa força era dificultada pela insipiência, àquela época, de doutrinas de emprego, de procedimentos específicos e de meios.

“Graças à visão estratégica de grandes chefes navais como o Almirante Renato de Almeida Guillobel, Ministro da Marinha, e o Almirante Sylvio de Camargo, Comandante do Corpo de Fuzileiros Navais, importantes transformações ocorreram: foram incorporados ao inventário da Marinha os primeiros navios-transportes de tropa e embarcações de desembarque; quase simultaneamente, era criado o então Centro de Instrução do CFN, cujos cursos vieram a impulsionar decisivamente os estudos de operações anfíbias; na Escola de Guerra Naval, igualmente, temas anfíbios começavam a despertar maiores interesses de instrutores e alunos; e oficiais fuzileiros navais concluíam os primeiros cursos no Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos (USMC), trazendo para nós valiosos e modernos conceitos doutrinários de guerra anfíbia.

“Assim, quase ao final da década, se já pensávamos em termos anfíbios, faltava-nos passar mais efetivamente à ação.

“E isso foi possível com a criação da Força de Fuzileiros da Esquadra em 1957, há exatos 40 anos, constituindo-se esse fato em passo fundamental no desenvolvimento e fortalecimento do conjugado anfíbio de então.

“A história da Força de Fuzileiros da Esquadra, a partir daí, revela uma sucessão de conquistas, graças ao esforço e capacidade profissional de seus componentes e ao perfeito entendimento das autoridades navais quanto à sua real destinação.

“Entretanto, gostaria de destacar a im-

portante modificação estrutural experimentada pela Marinha, no início da década de 80, passando esta força a integrar o setor operativo, subordinando-se diretamente ao Comando de Operações Navais.

“Ao longo desses 40 anos, nossa estrutura funcional sofreu modificações para sintonizar-se com a evolução do estado da arte, quando se observaram expressivos incrementos, em nosso acervo de material, de itens modernos e sofisticados, como recentemente ocorreu com a incorporação dos mísseis anticarro *Bill* e antiaéreos *Mistral*, além dos morteiros de 120 mm que passaram a nos conferir respeitável poder de combate.

“Alteramos, também, nossa organização com vistas à prontificação operativa que é, em última análise, a motivação maior de todo nosso esforço e preparo. Nesse sentido, os níveis de aprestamento que temos alcançado é motivo de orgulho para toda a Força e é consequência direta do entusiasmo, do empenho e da capacidade profissional daqueles que compõem nossos efetivos, quer na manutenção de meios, quer no desenvolvimento do adestramento diário e dos diversos exercícios programados, entre os quais destaco os Uanfex, por se destinarem à força-pronta, e a Operação Dragão, cujo êxito em sua 31ª edição, em 1996, anima-nos a aprimorá-la e modernizá-la, cada vez mais, em seu planejamento e em sua execução.

“A excelência desse preparo também vem se manifestando em cenários além de nossas fronteiras, fortalecendo o respeito e a credibilidade, a níveis internacionais, já que nos eram devidos por participações de efetivos desta Força em solo estrangeiro, como, na década de 60, na República Dominicana.

“Estamos, nesses dias, em meio ao processo de substituição do terceiro contingente da Cobragem em Angola. Estou seguro de que este quarto grupamento operativo de fuzileiros navais, a exemplo dos demais,

saberá manter em elevados níveis o valor profissional dos combatentes anfíbios brasileiros, pois preparo não lhes falta.

"Nesta oportunidade, desejo, ainda, manifestar um preito de gratidão àqueles que nos antecederam e que nos permitiram, apesar de dificuldades de toda a sorte, alcançar o estágio em que nos encontramos. Esse agradecimento o faço, emocionado, em nome de toda a Força, aos nossos ex-comandantes, hoje aqui presentes.

"Agradecendo, também, a presença do Exmo. Senhor Vice-Almirante Edmundo

DECLARAÇÃO DE GUARDAS-MARINHA

Em cerimônia presidida pelo Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira, foram declarados guardas-marinha 180 aspirantes dos Quadros da Armada, de Intendentes e de Fuzileiros Navais. A solenidade aconteceu no dia 14 de dezembro de 1996, na Ilha de Ville-gagnon, e na ocasião o Comandante da Escola Naval, Contra-Almirante Ivan Pereira Arêas, pronunciou a seguinte exortação:

"Guardas-Marinha da Turma Almirante Rademaker.

"O simbolismo desse desfile inicial, que precede a entrega da espada, salta aos olhos e dispensa explicações e comentários. Saídos do escuro âmago desta centenária fortaleza, um a um, despojaram-se do espadim-símbolo, à luz clara desta manhã, na frente do Ministro da Marinha, do Almirantado, demais almirantes e altas autoridades aqui presentes. Estão prontos a receber a espada tão ansiada. Qualquer semelhança com as cerimônias de sagração de cavaleiros medievais não é mera coincidência.

"Como nos lembrou, nesta mesma Ilha, há poucos dias, o próprio Sr. Presidente da República: 'tudo isso é parte de nossa própria identidade nacional, na medida em que cultuamos instituições e valores que duram séculos que, ao perdurar por séculos, man-

Freire de Lacerda, Comandante do 1^o Distrito Naval e representante do Comandante de Operações Navais, que nos honrou com a presidência desta cerimônia, e às demais autoridades que abrilhantam este evento com seus comparecimentos, dirijo estas palavras finais a todos os integrantes da Força de Fuzileiros da Esquadra, para que continue-mos na firme busca de nossos ideais, executando nossas tarefas com devoção e, sobretudo, com sadio otimismo, na esperança do futuro promissor que nos é devido."

tém a sua identidade e se renovam'.

"Para completar a evocação do passado longínquo onde nossa Escola tem as suas origens reconhecidas e documentadas, neste mesmo 14 de dezembro que marca o 214^o ano de sua criação, é necessário buscar o auxílio do poeta Fernando Pessoa:

'Gostaria de ter outra vez ao pé de minha vista só veleiros e barcos de madeira

De não saber doutra vida marítima que a antiga vida dos mares!

Porque os mares antigos são a distância absoluta

O puro longe, liberto do peso do atual...

E ah, como aqui tudo me lembra essa vida melhor

Esses mares, maiores, porque se navegava mais devagar

Esses mares, misteriosos, porque se sabia menos deles'.

"Contudo, não foi essa visão de um passado que nos honra e enobrece que orientou a formação de mais essa turma de guardas-marinha. Ao contrário, foi com os olhos postos na Marinha do amanhã, na Marinha do futuro, prospectivamente, que professores, instrutores e demais oficiais envolvidos nesse processo orientaram suas ações em busca do aprimoramento moral,

profissional, intelectual e físico destas lideranças em promessa.

“No bem elaborado convite-programa distribuído, a Turma Almirante Rademaker se esmerou em homenagear, destacar e agradecer a todos que contribuíram para a vitória que hoje colhem. Pais, mestres e instrutores, noivas e namoradas foram muito justamente lembrados e partilham de todo esse júbilo. Também, não olvidaram do Criador e a Ele prestaram tributo. As dificuldades transpostas são lembranças gravadas. A imagem da travessia concluída, mediante esforço coletivo, com a união de todos, é válida. Garantem que apesar das dificuldades permaneceram unidos e agora chegaram a salvo a esse primeiro porto; podem celebrar, com orgulho e satisfação, a legítima vitória.

“O Patrono, Almirante Augusto Hamann Rademaker Grunewald, foi enaltecido em nota biográfica que lembra o que foi esse chefe naval que ainda está presente em nossas recordações, parte que é da história recente de nosso País. Além de ter exercido com invulgar distinção os mais altos cargos na carreira naval, sendo, inclusive, Ministro da Marinha em dois governos, teve destacada participação na vida pública, culminando com o exercício do cargo de Vice-Presidente da República. À inflexibilidade e à firmeza de seu caráter se juntou a determinação de bem servir à Marinha e ao País e seu nome traduz hoje honradez, probidade, exação no cumprimento do dever e amor à Pátria. É o exemplo ajustado e perfeito para os que o escolheram como patrono e que mais tarde receberam na Turma, só por obra do destino, um seu descendente direto.

“A Turma Almirante Rademaker procurou ancorar as suas promessas, as suas recordações, o compromisso e o juramento reafirmado no conhecido verso do mesmo poeta:

‘Tudo vale a pena, se a alma não é pequena’.

“E completaram, como homenagem a to-

dos os mestres, com os versos do também poeta e decano de nossa Escola, Professor Gilberto Bartholo:

‘Quando a alma não é pequena, eu me reconheço fraco diante do mais forte,
mas me faço forte, quando me sinto fraco;
eu me sinto e faço;
eu marco a minha presença;
eu sei o quanto sou forte,
capaz
competente
o quanto sou importante.

Minh’alma não é pequena. Eu sou um homem do mar’.

“Ao assumir o Comando da Escola, em abril, usei também como compromisso pessoal um achado do mesmo Fernando Pessoa que vale repetir:

‘Quero ir convosco, quero ir convosco
Ao mesmo tempo, com vós todos
Pra toda a parte, pr’onde fostes
Quero encontrar vossos perigos frente
a frente

Ter braços na vossa faina, partilhar das vossas tormentas

Chegar, como vós, enfim, a extraordinários portos!’

“Para a Turma Almirante Rademaker é oportuno aduzir algo mais; socorro-me do mestre Camões, mais uma vez:

‘Quando caso for que eu impedido
Por quem das cousas é a última linha
Não for convosco ao prazer instituído,
Pouca falta vos faz a falta minha;
Todos por mim fareis o que é devido
Mas se a verdade o espírito me advinha,
Rios, mares, fortuna ou sua inveja
Não farão que eu convosco lá não esteja’.

(Canto VI, LX)

“Finalmente, para encerrar, como exemplos e motivação para todos nós, lembro o lema da Turma Beauclair, que está comple-

tando o cinquentenário da sua Declaração de Guardas-Marinha, aqui presentes alguns de seus integrantes:

‘Nós pronunciamos com o coração,

Mas todos sabemos que a Marinha se escreve

com dedicação, competência e dignidade’.

HOMENAGEM AOS MORTOS DA INTENTONA COMUNISTA

O Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira, do Exército, General-de-Exército Zenildo Gonzaga Zoroastro de Lucena, e da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Lélío Viana Lobo, divulgaram, no dia 27 de novembro de 1996, a seguinte Ordem do Dia alusiva à passagem do 61º aniversário da Intentona Comunista:

“No dia 27 de novembro de 1935 militares morreram pelas mãos de companheiros de farda, cujas mentes estavam destruídas pela ideologia comunista. Para estes, o sacrifício dos que se opunham era um meio necessário no caminho para um fim maior: o Estado igualitário e justo.

“Passados mais de 60 anos, a ideologia comunista não é mais nada!

“Onde ela se instalou os homens se calaram sob a tutela impiedosa do Estado, gerido por uma privilegiada “nova classe”, dominante, como denunciou Djilas. Medo, dor, sofrimento e atraso foram impostos a muita gente, em nome de um fim utópico que, como tal, nunca chegou a existir.

“Muitos homens livres drogaram-se com as teorias marxistas, o ópio que lhes trazia visões do mundo perfeito, no dizer figurado de Raymond Aron. Durante anos influíram

nas sociedades inseguras, mormente entre os jovens idealistas, arrostando repulsa e ódio contra tudo e todos que se opunham à ideologia inovadora.

“Hoje 1935 está muito distante e o episódio que foi, certamente, o início de uma luta que o nosso povo venceu, desvanece em meio ao turbilhão fantástico de acontecimentos desta última década do século.

“Dos amantes do comunismo, poucos restam, porque já não há como defender o que a história provou indefensável.

“Jogado o comunismo no limbo, purificasse em nosso país a dialética em torno das questões sociais, e passam as correntes de pensamento a agruparem-se politicamente para o embate sadio, que só poderá trazer avanços à vivência democrática, desenhando um caminho feliz e promissor à nossa frente.

“Assim, aos nossos amigos que tombaram em 1935 podemos dizer que a luta de vocês acabou. Vocês são os vitoriosos e pela causa que morreram esperamos não mais lutar.

“E se não voltarmos a lhes falar frente a este monumento que, em sua honra, o povo erigiu, olhem com orgulho os brasileiros que aqui passam e sorriam para as crianças que brincam no pedestal.

“Ele são livres...”

CASA DA MOEDA HOMENAGEIA ALMIRANTE SALDANHA

Em comemoração ao sesquicentenário de nascimento do Almirante Luiz Philippe Saldanha da Gama, a Casa da Moeda do Brasil lançou, no dia 13 de dezembro de 1996, por ocasião do Dia do Marinheiro, medalha come-

morativa em homenagem ao insigne Almirante.

As medalhas, confeccionadas em ouro, prata e bronze, estão à venda no Clube da Medalha do Brasil, através do telefone (021)414-2375 ou fax (021)414-2101.

COQUETEL NO ESPAÇO CULTURAL DA MARINHA PARA OS IATISTAS DO ICRJ

A homenagem ao Dia do Marinheiro realizada, anualmente, pelo Iate Clube do Rio de Janeiro (ICRJ) pôde, pela primeira vez, em 14 de dezembro de 1996, ser retribuída com um coquetel pela Marinha do Brasil, oferecido pelo Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira, no Espaço Cultural da Marinha, aos conselheiros, comodoros e iatistas do ICRJ.

MOSTRA DE ARMAMENTO DO SUBMARINO *TIMBIRA*

Foi incorporado à Armada, no 16 de dezembro de 1996, o Submarino *Timbira*, em cerimônia de Mostra de Armamento realizada no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e presidida pelo Chefe do Estado Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra Domingos Alfredo Silva. Durante a cerimônia, assumiu o comando o Capitão-de-Fragata José Carlos Juaçaba Teixeira.

Por ocasião da incorporação, o Chefe de EMA fez circular a seguinte Ordem do Dia, assinada por ele:

“Em 1914, a Marinha do Brasil adquiriu os submarinos classe *F*, de origem italiana, tornando-se, àquela época, um dos poucos países possuidores desses navios.

“Em 1937, foram adquiridos os classe *T* — *Tupy*, *Tamoio* e *Tymbira*, que partindo de La Spezia, Itália, atracaram na Doca 11 de Junho, em 1938.

“Do após Segunda Guerra Mundial até a década de 80, navegamos submersos em navios de origem norte-americana e inglesa.

“Em 1989, foi recebido ao novo Submarino *Tupi*, de procedência alemã, ainda construído no exterior, e iniciamos a construção, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, de outros três da mesma classe, por força de contrato de transferência de tecnologia.

“Oitenta e um anos passados desde a

Com pouco mais de um ano de funcionamento, o Espaço Cultural da Marinha firma-se no cenário cultural do Rio de Janeiro.

O coquetel antecedeu a largada das embarcações, que conduziram as autoridades militares da Marinha do Brasil e convidados ao Iate Clube do Rio de Janeiro, onde foi oferecido um almoço. O Contra-Almirante Roberto Ciminelli proferiu discurso de agradecimento aos realizadores do evento.

primeira aquisição, a Marinha incorporou o *Tamoio*, primeiro submarino construído no País, ingressando o Brasil no restrito e seleto grupo de construtores de submarinos, ímpar no hemisfério sul.

“Hoje, incorporamos o Submarino *Timbira*, fortalecendo o Poder Naval e dando continuidade ao Programa de Reaparelhamento da Marinha.

“Dos antigos submarinos para os atuais, não foram trocados apenas os “y” pelos “t”, mas foi dado o salto tecnológico que levou a Marinha a alcançar o mundo moderno nesse setor e a prosseguir na perseguição de metas mais elevadas. O padrão de excelência atingido pelo Arsenal de Marinha na construção desses navios motivou a construção do quinto submarino, iniciada este ano. A continuidade do programa é essencial.

“O *Timbira* é o terceiro navio a receber este nome, cem anos após o Cruzador-Torpedeiro *Caramuru* haver sido rebatizado com este nome.

“Submarino *Timbira*! Os demais são alvos! Que as profundezas dos mares lhe sejam sempre favoráveis para o cumprimento de suas tarefas, de modo que a Marinha possa manter-se sempre orgulhosa de seus navios, como neste momento histórico de sua Mostra de Armamento.

“Boas águas!”

MOSTRA DE ATIVAÇÃO DO DEPÓSITO NAVAL DE RIO GRANDE

Presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra Domingos Alfredo Silva, foi realizada no dia 25 de setembro de 1996 a cerimônia de ativação do

Depósito Naval de Rio Grande. O Capitão-de-Corveta (IM) Luiz Ângelo de Carvalho Filippo assumiu, na ocasião, o cargo de diretor da nova OM. (Do *Bono* nº 444, de 23/9/96)

MOSTRA DE ATIVAÇÃO DO GRUPAMENTO DE NAVIOS HIDROGRÁFICOS

Foi ativado no dia, 31 de outubro de 1996, o Grupamento de Navios Hidrográficos. A cerimônia foi presidida pelo Diretor de Hidrografia e Navegação, Vice-Almirante

Fernando Manoel Fontes Diegues. Assumiu o Comando do Grupamento o Capitão-de-Mar-e-Guerra Roberto Amorim da Fonseca. (Do *Bono* nº 503, de 24/10/96)

ATIVAÇÃO DO COMANDO DO 2º ESQUADRÃO DE FRAGATAS

Criado pelo Decreto nº 1.827, de 1º de março de 1996, que estabeleceu e organizou as forças navais, aeronavais e de fuzileiros navais da Marinha do Brasil, o 2º Esquadrão de Fragatas foi ativado no dia 11 de dezem-

bro de 1996. A cerimônia foi realizada no Pátio de Aeronaves da Base Naval do Rio de Janeiro. Assumiu o cargo de Comandante o Capitão-de-Mar-e-Guerra Carlos Roberto Figueiras. (Do *Bono* 592, de 6/12/96)

NOMEAÇÃO DE ALMIRANTES

Através de decretos presidenciais de 22 de novembro de 1996, foram nomeados os seguintes Almirantes para os cargos citados:

Vice-Almirante Roberto de Guimarães Carvalho: Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada;

Contra-Almirante Luiz Sérgio Silveira

Costa: Diretor de Aeronáutica da Marinha;

Contra-Almirante Ronaldo Fiúza de Castro: Subchefe do Comando de Operações Navais; e

Contra-Almirante Antonio Carlos da Câmara Brandão: Secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar.

O ORÇAMENTO DA MARINHA DE 1996

Em relatório publicado no informativo especial do *Nomar*, o Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira, apontou as principais restrições orçamentárias vividas pela Marinha do Brasil no ano de 1995 e de 1996.

Segundo o documento, as principais restrições foram contingenciamento de dotações, escassez de recursos, programa de liberação de créditos em descompasso com as reais necessidades da Marinha, restrições de Caixa do Tesouro e pressão das parcelas compulsórias (vale-transporte, auxflorcreche, fardamento e fator de custos de atendimento médico-hospitalar) sobre as

contas de custeio.

De acordo com o documento, em 1995, a Lei Orçamentária Anual aprovou montante de R\$ 534.757.200,00, sendo que os créditos liberados totalizaram R\$ 486.233.000, enquanto o numerário liberado não passou de R\$ 327.640.613,00. Para 1996, a proposta previa o valor de 527.118.890,00, sendo R\$ 379.403.320,00 em projetos de atividade e R\$ 147.715.570,00 em projetos de investimento.

"A Marinha do Brasil não tem sido contemplada nos seus orçamentos anuais com recursos compatíveis com os amplos interesses marítimos do País", informa a publicação.

O quadro abaixo sintetiza a participação da Marinha no Orçamento da União:

EXERCÍCIO	ORÇAMENTO (%)
1970	4,65%
1971	5,72%
1972	5,1%
1973	4,4%
1974	3,5%
1975	2,85%
1976	2,97%
1977	2,94%
1978	2,98%
1979	2,85%
1980	2,2%
1981	2,03%
1982	2,4%
1983	2,47%

EXERCÍCIO	ORÇAMENTO (%)
1984	2,49%
1985	2,4%
1986	2,09%
1987	2,76%
1988	1,79%
1989	2,32%
1990	0,61%
1991	1,03%
1992	0,8%
1993	0,49%
1994	0,52%
1995	0,71%
1996	0,4%

Fonte: *Nomar Especial*, nº 1/96

ASSUNÇÃO DE CARGOS

Chefe do Estado-Maior do Comando de Operações Navais: Contra-Almirante Jerônimo Francisco Macdowell Gonçalves, dia 23 de setembro de 1996;

Comandante do 3º Distrito Naval: Vice-Almirante Jorge Alberto Pereira da Silva, dia 18 de dezembro de 1996; (Dos Bonos nºs 441 e 614/96)

2º SATÉLITE DA INMARSAT-3 INICIA FUNCIONAMENTO

O Inmarsat-3/F2, segundo satélite da série Inmarsat-3, entrou em funcionamento em 13 de outubro de 1996, sendo o mais avançado artefato espacial de comunicações móveis com aplicações comerciais.

Lançado em 6 de setembro, de um foguete Proton, de Baikonur, no Cazaquistão, fortalecerá, assim, a série de satélites Inmarsat-3/F1, que desde abril deste ano, devido a sua capacidade de alta potência, proporciona melhorias em regiões como a Ásia, Europa, África, América do Sul e América do Norte, de Tóquio à cidade do México.

A terceira geração de satélites da Inmarsat compreende cinco satélites, programados para serem lançados no final de 1997. Eles apresentarão o mais baixo custo de serviços de comunicação em operação.

Os últimos terminais de Inmarsat por telefone são menores do que um computador

A4 laptop, com modelos avançados encontrados em sistemas celulares, como um cartão, e no futuro proporcionará um serviço de mensagem curta e transmissão oral. Pesam cerca de 2,2 kg, incluindo a bateria, e oferecem o sistema de voz com 2.4 kbit por segundo e serviços de fax para e de qualquer lugar do mundo.

A terceira geração de Inmarsat também oferecerá o menor Inmarsat-C portátil, de dados e de terminais para textos, a qual satisfará particularmente as exigências dos usuários em tempos de paz, os trabalhos de resgate e as necessidades das novas comunicações de mídia, e o Inmarsat-D, um mensageiro mundial de sistema de paginação, devendo ser lançado dentro de poucos meses.

(De *Inmarsat News* de 15/10/96)

XVIII CONFERÊNCIA NAVAL INTERAMERICANA

Patrocinada pela Marinha do Brasil, foi realizada no período de 14 a 18 de outubro de 1996 a XVIII Conferência Naval Interamericana. Participaram chefes navais e assessores de 17 Marinhas-membros,

representantes da Junta Interamericana de Defesa e da Rede Naval Interamericana de Telecomunicações, num total de 120 participantes.

(Do Bono nº 477, de 10/10/96)

PRESIDENTE DA REPÚBLICA NA ESCOLA NAVAL

O Presidente Fernando Henrique Cardoso proferiu palestra para os alunos dos Cursos da Escola de Guerra Naval, Escolas de Comando e Estado-Maior do Exército e da

Aeronáutica e da Escola Superior de Guerra no dia 23 de novembro de 1996, às 15 horas. A palestra aconteceu no auditório da Escola Naval. (Do Bono nº 562, de 20/11/96)

PRIMEIRO CONGRESSO PERUANO DE HISTÓRIA MARÍTIMA E NAVAL

A *Pirataria e a Guerra de Corso (realidade e fantasia)* foi o tema do Primeiro Congresso Peruano de História Marítima e Naval, realizado em Lima, em novembro de 1995. De acordo com o representante do Brasil na Associação de Estudos Navais Ibero-Americano (Thalassa), Reginaldo J. da Silva Bacchi, este tipo de congresso deverá se repetir a cada dois anos, com novos temas, visando à promoção da história marítima latino-americana.

A escolha do tema *Pirataria e Guerra de Corso* teve como principal objetivo definir e esclarecer as diferenças existentes entre piratas e corsários, que em muitas ocasiões são tratados sem qualquer distinção.

A pirataria, fenômeno social que teve real importância e que ainda sobrevive em certas regiões do Mar da China, tem sido popularizada e, muitas vezes, distorcida pela literatura e, recentemente, pelo cinema. Os piratas, bucaneiros ou saqueadores, caracterizados com pernas de pau, tapa-olhos e lutando em navios com bandeiras negras, com desenhos de caveira sobre dois ossos

cruzados, constituem parte desse imaginário coletivo. O congresso esclareceu até que ponto esta história é verdadeira; quem eram os piratas; como estavam organizados social e economicamente e aonde atuavam.

A Guerra de corsários, ao contrário da pirataria, constituía-se em uma forma legal de luta no mar, pois era realizada com a autorização de um governo beligerante para combater seus inimigos. As famosas patentes de corsário estenderam-se livremente em diversas ocasiões e suas ações, além de um natural componente bélico, tinham um notório interesse econômico, pois ganhava-se com o valor das cargas e navios inimigos capturados.

O Primeiro Congresso Peruano de História Marítima e Naval apresentou subtemas, para o enriquecimento do debate: Os britânicos: de Drake ao século XX; Os holandeses: Quem foram Spilbergen e L'Hermite? os outros holandeses; Os franceses e sua presença no Pacífico; Os bucaneiros ou a irmandade da Costa; a Literatura e a arte: de Sandokan ao cinema; e O imaginário Popular.

VII CONGRESSO LATINO-AMERICANO SOBRE CIÊNCIAS DO MAR

O Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo está organizando o VI Congresso da Associação Latino-Americana de Investigadores em Ciências do Mar

(ALICMAR), a realizar-se de 22 a 26 de setembro de 1997, no Centro de Convenções SESC-Santos reunindo pesquisadores, administradores e representantes da

sociedade civil com interesse nas ciências do mar. Durante o Congresso serão abordados temas da atualidade sobre pesquisas, educação e gestão ambiental; recursos naturais dos ambientes marinhos costeiro e oceânico; interações entre áreas emersas, o mar e a atmosfera, incluindo as mudanças climáticas globais e as induzidas pelo homem, como poluição e alterações da dinâmica costeira.

O programa do VI COLACMAR/97 incluirá trabalhos científicos e contribuições geradas a partir de conhecimentos e/ou práticas empíricas, expostos oralmente ou na forma de painéis, incentivando a discussão entre os autores e os demais participantes do Congresso.

Objetivos

O VII COLACMAR/97 está sendo estruturado de forma a estimular trocas de informações, organizando sessões especializadas em temas da atualidade, a fim de implementar atividades e decisões que levem ao desenvolvimento sustentado do ambiente marinho, preconizado pela Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento realizada, em junho de 1992, no Rio de Janeiro.

A busca de soluções conjuntas envolve, necessariamente, discussões entre representantes da área acadêmica, das administrações pública e privada, da sociedade civil e de organizações não-governamentais.

Assim, são objetivos do VII COLACMAR:

1) promover a integração regional dos resultados das pesquisas sobre o ambiente marinho e seus recursos vivos, incluindo o meio oceânico e as interações oceano/continente e oceano/atmosfera; suas funções e respostas às mudanças globais; e impactos antrópicos;

2) Fomentar a obtenção de dados e a troca de informações referentes aos resulta-

dos de pesquisas científicas, e do conhecimento empírico acumulado pelas populações tradicionais costeiras.

Temário do Congresso

1. Recursos marinhos renováveis e não renováveis: diagnóstico, avaliação, valorização, gestão e monitorização.
2. Biologia e ecologia marinha.
3. Processos costeiros e oceânicos.
4. Mudanças globais.
5. Impactos ambientais e recuperação de ecossistemas.
6. Políticas públicas e legislação ambiental.
7. Educação ambiental.
8. Instrumentação e tecnologia.
9. Projetos regionais, programas de cooperação, convenções, tratados: passado, presente e perspectivas.
10. Agenda 21: estratégias para um desenvolvimento sustentado.

Estrutura do VII COLACMAR

O VII COLACMAR terá uma estrutura na qual se incluem conferências, proferidas por especialistas convidados, minissimpósios sobre temas específicos escolhidos a partir do temário, sessões de apresentações orais e sessões para apresentações de painéis.

A Comissão Organizadora é presidida pelo Professor Dr. Alfredo Martins Paiva Filho e tem como vice-presidente o também Professor Dr. Rolf Roland Weber.

Maiores detalhes podem ser obtidos com a Comissão Organizadora do VII COLACMAR, no seguinte endereço:

Instituto Oceanográfico da Universidade de São Paulo.

Praça do Oceanográfico 191 — Cidade Universitária — São Paulo — SP —
CEP: 05508-900

I SIMPÓSIO DE LOGÍSTICA DA MARINHA

O Primeiro Simpósio de Logística da Marinha (I Silomar), realizado de 4 a 6 de dezembro de 1996, na Base de Abastecimento da Marinha, no Rio de Janeiro, apresentou diversos trabalhos de ponta, da área de logística, especialmente nos campos de Formação Acadêmica de Profissionais de Logística, Teoria de Estoque, Catalogação, Obtenção, Manuseio, Abastecimento, Confiabilidade, Qualidade e Engenharia de Manutenção.

Promovido pela Secretaria-Executiva do Conselho de Ciência e Tecnologia da Marinha e pela Diretoria de Abastecimento da Marinha, o simpósio contou com a participação de órgãos governamentais, universidades e empresas públicas e privadas.

No primeiro dia do Simpósio, dia 4, foram apresentadas as seguintes palestras:

. **Engenharia de Manutenção**, do Vice-Almirante Mario Jorge Ferreira Braga — versou sobre aspectos conceituais da Engenharia de Manutenção. Foram expostos os fundamentos básicos de teoria de confiabilidade, necessários para o entendimento do assunto, e desenvolvido um modelo teórico, consagrado, para organizar e operar a Sistema. Finalmente, são obtidas políticas alternativas, para orientar o esforço.

. **Retorno e Risco de Investimentos de Capital e Logística**, de Antonio Freitas — matéria fundamental na análise de investimentos e útil não só para determinação de taxas de retorno, mas também para estimativa de riscos associados ao empreendimento.

. **Heurística na Implementação de Algoritmo Genético no Treinamento de Redes Neurais Multicamadas**, de Jorge Muniz Barreto e João da Silva Dias — expôs um sistema híbrido de aprendizagem para redes multicamadas do tipo direta (*feed-forward*), mesclando algoritmo de aprendizagem de retropropagação (*backpropaga-*

tion) e algoritmo genético. O objetivo desta metodologia de treinamento é a redução da sensibilidade do aprendizado aos mínimos locais e à paralisia.

. **Commercial of the Shelf**, de Sergio Diehl.

. **Logística nas Catástrofes: Retirada de um Grupo Seletivo em Acidente de Reator Nuclear, em Angra dos Reis, via Mar, por Navios de Guerra da Marinha Brasileira**, de Maurício Kiwielewicz — propõe um modelo de atuação da Marinha na organização das ações de emergência para o caso de um acidente nuclear em Angra dos Reis.

Dia 5:

. **Apoio Logístico Integrado de Novos Produtos no Instituto de Pesquisas da Marinha**, de Evandro Rui Condé Marlière — demonstrou a experiência da aplicação do sistema ALI (Apoio Logístico Integrado) no IPqM, sobretudo no que diz respeito à sua influência no processo de desenvolvimento de novos produtos.

. **Sistema Integrado de Controle de Estocagem e Expedição de Produção**, de Roberto Malheiros Moreira — apresentou uma proposta de sistema de gerenciamento desburocratizado e eficiente para estoques em grandes áreas.

. **Logística nas Guerras do Golfo e das Malvinas**, do Vice-Almirante (RRM) Armando Amorim Ferreira Vidigal.

. **Uma Abordagem de Qualidade e Confiabilidade para Software Crítico**, de José Valdeci Batista dos Reis Filho — sintetizou os resultados de uma pesquisa que teve por objetivo avaliar, em nível de protótipo, a confiabilidade do *Software* Aplicativo de Bordo (Soab) de um Lançador de Satélites Brasileiro (Lansab).

. **O Comando e Controle de Logística Naval**, de Mr. Ervin Kapos.

. **Aplicação da Matemática Nebulosa (Fuzzy Sets) no Auxílio ao Processo Decisório**, de Maria Augusta Soares Machado e Leontina Pinto — demonstrou uma metodologia, baseada na matemática nebulosa, que indica onde se investir para obter redução na taxa de falhas de um sistema.

. **SALIE - Um Sistema de Apoio à Logística Global de Classe Mundial**, de Maria Aparecida Cavalcanti Netto.

. **Indicadores de Qualidade para Sistemas de Apoio**, de Eduardo Siqueira Brick — apresentou um modelo idealizado de Sistema de Apoio, indicando seus principais subsistemas e os indicadores de qualidade que podem ser usados.

Dia 6:

. **Obtenção de Novos Meios - Um Enfoque Moderno de Apoio Logístico Integrado do Departamento de Defesa dos Estados Unidos da América**, da Capitão-Tenente (CAF) Helena Maria Peres — demonstrou, em linhas gerais, o novo enfoque do governo dos EUA, através do seu Departamento de Defesa, para aquisição de novos meios.

. **Modelo de Custeio Baseado em Atividade para Integração Fornecedor/Cliente**, do Capitão-Tenente (EN) Julio César Silva Neves — propôs o desenvolvimento de uma ferramenta de suporte que auxilie nas tomadas de decisão, através de um modelo matemático de integração das atividades de controle de estoque e da qualidade na relação fornecedor/cliente.

. **Logística de Pessoal**, do Capitão-de-Corveta José Batista de Souza Neto.

. **Metodologia para Quantificação de Sobressalentes Necessários numa Missão**, de Teodoro Oniga — tratou da elaboração de uma metodologia que permite calcular e listar os sobressalentes necessários à substituição dos componentes que poderão falhar durante a execução de uma missão a ser executada por uma Força ou Grupamento Operativo de composição definida e durante um tempo T previamente determinado.

. **Manutenção Preditiva de Motores Diesel pela Análise do Óleo Lubrificante**, de Luis Augusto R. Batista — apresentou o programa de trabalho JOAP (*Joint Analysis Program*), desenvolvido para assessoramento em análises preditivas, visando o aumento da disponibilidade e a redução dos custos de manutenção de motores diesel.

. **Manutenção Preditiva de Equipamentos Rotativos e Alternativos pela Análise da assinatura de Vibração**, de Celso Di Domenico — descreveu um sistema de manutenção preditiva a partir da monitoração regular de parâmetros que permitem avaliar a condição mecânica da máquina, maximizando, assim, o intervalo entre intervenções.

Em paralelo com o simpósio, houve exposição de marinas e de livros sobre Logística e demonstração dos sistemas Gemat/GLM (Sistema de Gerência de Material), Sipac (Sistema de Programação, Acompanhamento e Controle), Lisdin (Lista de Dotação Integrada) e Liscomb (Lista de Combustíveis e Lubrificantes).

BATALHÃO DE VIATURAS ANFÍBIAS EM ADESTRAMENTO

O Batalhão de Viaturas Anfíbias realizou em maio de 1996, na região de Macaé, no Rio de Janeiro, o Adest Clanf-I/Blinfex.

O adestramento possibilitou a qualificação de operadores de carros de lagarta anfíbios e viaturas blindadas M113, aplicada às

diversas situações previstas em operações desta natureza, realizadas a partir de navios de desembarque doca e no emprego técnico e tático em terra, em apoio a uma companhia de fuzileiros navais.

(Do *Nomar* nº 648, junho/96)

COMPETIÇÃO ENTRE ESCOLAS DE SARGENTOS

No período de 25 a 29 de setembro de 1996, foi realizada a I Maresaer, competição entre as escolas de sargentos da Marinha, do Exército e da Aeronáutica.

Foram os seguintes os resultados da competição:

Escola de Sargentos das Armas (ESA) — 1^o lugar nas modalidades de atletismo, corrida rústica, basquetebol, judô e voleibol; Escola de Especialistas da Aeronáutica (EEAR) — 1^o lugar na modalidade de fute-

bol; e Centro de Instrução Almirante Alexandrino (CIAA) — 1^o lugar na modalidade de natação.

Cada unidade participou com cerca de 110 alunos, que apresentavam as seguintes médias de idade: ESA — 21 anos; EEAR — 24 anos e CIAA — 28 anos. A competição permitiu revelar as potencialidades desportivas e desenvolver saudável conagração entre os participantes.

(Do *Bono* 497, de 22/10/96)

EXERCÍCIO DE APRESENTAÇÃO DA RESERVA

Na semana de 9 a 16 de dezembro de 1996 — Semana do Reservista —, foi realizado o Exercício de Apresentação da Reserva, com a participação dos reservistas e do pessoal da reserva remunerada, em disponibilidade (com até 5 anos de licenciamento do Serviço Ativo da Marinha). A

apresentação se deu nas organizações militares mais próximas das residências dos reservistas ou nos órgãos do serviço militar.

A importância do Exercício de Apresentação da Reserva reveste-se do fato de ser o primeiro passo para a mobilização de pessoal. (Do *Bono Especial* 039, de 29/11/96)

LANÇAMENTO AO MAR DO NAVIO-AERÓDROMO TAILANDÊS

Em 20 de janeiro de 1996, foi lançado ao mar o navio-aeródromo *Chakri Naruebet*, construído pelo estaleiro espanhol da Empresa Nacional Bazán, para a Armada Real da Tailândia.

O ato contou com a presença de Suas Majestades do Reino da Tailândia, Sirikit, que foi a madrinha do novo navio, e da Espanha, Dona Sofia, que acompanhou numerosas autoridades militares e civis.

Através do lançamento do navio *Chakri*

Naruebet o nome da Espanha e da Empresa Bazán conseguem lugar privilegiado na história naval militar mundial por se tratar do primeiro navio-aeródromo construído sob encomenda de um país para outro e por ser o primeiro pelo sistema de construção integrada, originariamente utilizado pela Coreia e pelo Japão na fabricação de grandes navios mercantes.

(Da *Revista General de Marina* — março/96 — Espanha)

UM VELEIRO-ESCOLA PARA A MARINHA

A Escola Naval ganhará um navio a vela de 55 metros de comprimento, orçado em US\$ 17,5 milhões, do consórcio de empresas que mantém o Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro. A construção do veleiro está prevista para começar até abril deste

ano, e sua entrega à Marinha, para o ano 2.000.

De acordo com os engenheiros da Marinha brasileira, o navio terá casco de aço e três mastros, modelo ideal para o treinamento de homens do mar, já que é mais sujeito às

condições do mar e dos ventos que os modernos navios de guerra.

A viagem inaugural do navio começará em 9 de março de 2.000, em Lisboa, refazendo a rota do descobrimento do Brasil, 500 anos após a partida de Pedro Álvares Cabral. A seguir, o veleiro ficará à disposição da Marinha. Para o presidente do Consórcio do Plano Estratégico, Sérgio Lyra de Aguiar, além do treinamento, o veleiro servirá como

embaixada flutuante do Brasil, levando a Bandeira brasileira a todos os mares do mundo.

O projeto de construção do navio ficou a cargo do inglês Colin Mudie, o mesmo que faz os iates da família real britânica, e será custeado pelas 62 empresas do consórcio e outros doadores que poderão ser beneficiados por incentivos fiscais.

(Do jornal *O Globo*, de 16/10/96)

PERDAS NAVAIS BRASILEIRAS NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Durante a Segunda Guerra Mundial, 36 navios brasileiros foram torpedeados, entre 1942 e 1944, por submarinos do Eixo na área do Oceano Atlântico que vai desde Filadélfia, nos Estados Unidos, até Santos, no Brasil, além do extremo sul da África (Boa Esperança).

Desse total, os navios que tiveram tripulantes mortos foram os seguintes: *Buarque* (um morto), *Cabedelo* (54 mortos), *Arabutan* (1), *Cairu* (53), *Parnaíba* (7), *Comandante Lira* (2), *Gonçalves Dias* (6), *Tamandaré* (4), *Piave* (1), *Barbacena* (6), *Baependi* (270), *Araraquara* (3), *Aníbal Benévolo* (150), *Itagibe* (36), *Arará* (20), *Osório* (5), *La-jes* (3), *Antonico* (16), *Porto Alegre* (1), *Apalóide* (5), *Afonso Pena* (125), *Tutoia* (7), *Pelotas-lóide* (5), *Bagé* (28), *Itapagé* (22), *Cisne Branco*

(4), *Campos* (12) e *Vital de Oliveira* (99), sendo este último Navio Auxiliar da Marinha de Guerra. O *Comandante Lira*, embora torpedeado, não afundou. Nos navios *Olinda*, *Alegrete*, *Paracuri* e *Brasilóide*, todos os tripulantes foram salvos.

LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA DOS NAVIOS BRASILEIROS TORPEDEADOS



O balanço total foi de 1.074 mortos e 1.686 sobreviventes. Dois pequenos navios torpedeados não foram identificados, mas por terem sido afundados em região junto à costa, concluiu-se que eram navios brasileiros, provavelmente veleiros. Dos navios torpedeados, somente o *Cabelo* não teve sobreviventes.

O Brasil perdeu, ainda, dois outros navios na

Segunda Guerra Mundial, ambos da Marinha de Guerra. A Corveta *Camaquã* afundou, virada pelo mar grosso, em 21 de julho de 1944, morrendo 33 tripulantes. O Cruzador *Bahia* foi a pique no dia 4 de julho de 1945, por acidente em exercício de tiro real que atingiu uma de suas bombas de profundidade. Morreram no naufrágio 333 homens. (Da *Defesa Nacional* do 3º trim.95)

PERDAS NAVAIS BRASILEIRAS NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL NO ANO DE 1942

Navio	Comandante do navio	Tonelagem	Data e hora de Berlim	Localização	Submar.	Comandante do submarino	Mortos	Salvos
1 <i>Buarque</i>	J.J. Moura	5.152	15/02-04h43min	36°35'N-75°20'W	U-432	Schultze	1	64
2 <i>Oinda</i>	J. Benemond	5.085	18/02-18h07min	37°30'N-75°00'W	U-432	Schultze	46	
3 <i>Cabelo</i>	P.V. Silveira	3.557	25/02-	16°00'N-49°00'W	<i>Da Vinci</i>	Longanesi-Catani	54	
4 <i>Aratutan</i>	A.A. Prado	7.874	07/03-21h10min	35°15'N-73°55'W	U-155	Piening	1	50
5 <i>Cairu</i>	J.M. Pequeno	5.152	09/03-02h25min	39°10'N-72°02'W	U-94	Ites	53	86
6 <i>Paraliba</i>	R.F. Diegoli	6.692	01/05-20h46min	10°12'N-57°16'W	U-162	Wattenberg	7	65
7 <i>Cmt. Lira (b)</i>	S. Oliveira	5.052	18/05-22h30min	02°59'N-34°10'W	<i>Barbarico</i>	Grossi	2	50
8 <i>Gonc. Dias</i>	J.B. Figueiredo	4.996	24/05-	16°09'W-70°00'W	U-502	Von Rosenstiel	6	46
9 <i>Aleprete</i>	E.C. de Souza	5.970	01/06-21h15min	13°40'N-61°30'W	U-166	Hartenstein	64	
10 <i>Paracuri</i>		300	05/06-	17°30'N-68°34'W	U-159	Witte	...	
11 Não Identif.		05/06	...		(c)U-159	Witte	...	
12 <i>Pedrinhas</i>	E.M. Vidal	3.666	26/06-23h17min	23°07'N-62°06'W	U-203	Muetzelburg	-	48
13 <i>Tamandaré</i>	J.M. Oliveira	4.942	26/01-8h15min	11°34'N-60°30'W	U-66	Markworth	4	48
14 <i>Piava</i>	R.F. da Silva	2.547	28/07-20h30min	12°30'S-55°49'W	U-155	Piening	1	34
15 <i>Barbacena</i>	O.T. Cunha	4.772	28/07-02h40min	13°10'N-56°00'W	U-66	Markworth	6	36
16 <i>Basopandi</i>	J.S. da Silva	4.801	16/08-00h12min	11°50'S-37°00'W	U-507	Schacht	270	36
17 <i>Araraquara</i>	L.A. Freitas	4.871	16/08-02h03min	12°00'S-37°19'W	U-507	Schacht	131	11
18 <i>A. Panévolo</i>	H.J.S. Mascarenhas	1.904	16/08-09h13min	11°41'S-37°21'W	U-507	Schacht	150	4
19 <i>Itaíba</i>	J.R. Nunes	2.055	17/08-15h49min	13°20'S-38°40'W	U-507	Schacht	36	145
20 <i>Arari</i>	J.C. Gomes	1.075	17/08-16h03min	13°20'S-38°49'W	U-507	Schacht	20	15
21 Não Identif.		...	17/08-22h37min	13°31'S-38°36'W	U-507	Schacht	...	
22 <i>Jacira</i>		89	19/08-	14°30'S-38°40'W	U-507	Schacht	-	6
23 <i>Ondório</i>	A.C. de Carvalho	2.370	28/09-01h10min	00°13'N-47°47'W	U-514	Auffermann	5	34
24 <i>Lales</i>	O.S. da Silva	5.578	28/09-02h15min	00°13'N-47°47'W	U-514	Auffermann	3	46
25 <i>Antonico</i>	A.M. Neves	1.243	28/09-	06°17'N-52°35'W	U-516	Wiese	16	24
26 <i>Porto Alegre</i>	J.P.P. de Medeiros	5.187	03/11-16h42min	35°27'S-28°02'W	U-504	Poske	1	40
27 <i>Apalóide</i>	J.S. Silva	5.766	22/11-22h17min	13°11'N-54°39'W	U-163	Engelmann	5	52

PERDAS NAVAIS BRASILEIRAS NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL NO ANO DE 1943

Navio	Comandante do navio	Tonelagem	Data e hora de Berlim	Localização	Submar.	Comandante do submarino	Mortos	Salvos
28 <i>Brasilóide</i>	E.C. de Souza	6.076	18/02-	12°38'S-37°57'W	U-518	Wissmann	-	50
29 <i>Alonso Pena</i>	S. A. Basílio	3.539	2/3-23h01min	16°14'S-36°03'W	<i>Barbarico</i>	Rigoli	125	117
30 <i>Tutoia</i>	A. A. Farias	1.125	01/07-	24°40'S-47°05'W	(d)U-513	Guggenberger	7	30
31 <i>Pilotatolide</i>	J. P. Máximo	5.228	04/07-	00°24'S-47°36'W	U-590	Kruer	5	37
32 <i>Baré</i>	A.B. Guimarães	8.235	01/08-	11°29'S-36°58'W	U-185	Maus	28	106
33 <i>Itapocé</i>	A. da Barra	4.965	26/09-	10°20'S-35°45'W	U-161	Achilles	22	84
34 <i>Cisne Branco</i>		299	28/09-	Costa brasileira	(e)U-161	Achilles	4	6
35 <i>Campos</i>	M. A. Gama	4.663	23/10-	24°07'S-43°50'W	U-170	Pfeffer	12	51

PERDAS NAVAIS BRASILEIRAS NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL NO ANO DE 1944

Navio	Comandante do navio	Tonelagem	Data e hora de Berlim	Localização	Submar.	Comandante do Submarino	Mortos	Salvos
36 <i>V. de Oliveira</i>	CF J. B. Roxo	(f)1300	20/07-04h54min	22°29'S-45°09'W	U-861	Oestep	99	145

Notas:

- (a) Ver localização no mapa anexo.
- (b) Embora torpedeado, não afundou.
- (c) O G-159, depois de atacar com artilharia o veleiro *Paracuri*, atacou, na mesma área, um veleiro menor (150 toneladas, pondo-o a pique a tiros de artilharia de bordo. Como se tratava de um navio costeiro, a velas, e a região achar-se junto à costa só poderia tratar-se de navio brasileiro.
- (d) O *U-513* foi afundado 18 dias depois desta ação por um *Mariner* do Esquadrão UP-74; operando de tãnder, ao largo de Florianópolis.
- (e) O *U-161*, após torpedear o navio *Itapagé*, avistou o veleiro *Cisne Branco*, a grande distância, e junto à costa. Perseguiu-o e o atacou com artilharia de bordo. Este foi o último ato de guerra do *U-161* — no dia seguinte foi afundado por um *Mariner* do Esquadrão UP-74, baseado em Aratu (Bahia).
- (f) Navio-Auxiliar da Marinha de Guerra.
- (g) As posições 37 e 38 do mapa correspondem aos dois últimos navios que o Brasil perdeu na guerra. A Corveta *Camaquã* afundou, virada pelo mar grosso, a 21 de julho de 1944, às 9:00 horas, morrendo 33 tripulantes. O Cruzador *Bahia* (38) foi a pique às 9h 10min., do dia 4 de julho de 1945, a 30 graus a Oeste, sobre o Equador, por acidente em exercício de tiro real que atingiu uma de suas bombas de profundidade. Morreram no naufrágio 333 homens, inclusive o seu Comandante, Capitão-de-Fragata Garcia d'Ávila Pires de Carvalho e Albuquerque.
- (h) De todos os submarinos atacados pela aviação brasileira, o único que se tem certeza de ter sido afundado foi o *U-199*. A ação deu-se a 31 de julho de 1943, tendo a embarcação sido atingida por um avião norte-americano ao se aproximar da área do Rio de Janeiro. Convocada a FAB, um avião A-2 *Hudson* e um *Catalina* localizaram o submarino navegando à superfície. Atacado, o barco afundou, recolhendo-se 123 sobreviventes.

NOTICIÁRIO MARÍTIMO DA RMB

A *Revista Marítima Brasileira* solicita aos Srs. Comandantes, Diretores e Encarregados de OM remessa de textos com fotos dos principais eventos da OM (incorporação, baixa, aniversário múltiplo de dez anos, operações, comissões, exercícios, manobras, etc.). É desejável textos com no máximo de até quatro laudas, datilografadas em espaço dois e fotos no tamanho mínimo de 10 x 10

cm. Textos e fotos enviados poderão ser cópias daqueles encaminhados ao *Nomar*, pois o público a atingir não é o mesmo.

O noticiário da *Revista Marítima Brasileira*, devido à sua periodicidade (trimestral), apresenta peculiaridades, servindo mais como fonte de consulta para historiadores e pesquisadores do que como noticiário propriamente dito.

ARTIGO DA RMB COMENTADO NA ARGENTINA

O artigo "Uma reavaliação do papel das Forças Armadas no contexto atual", de autoria do Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal, publicado na *Revista Marítima Brasileira* do terceiro trimestre de 1995, foi comentado na publicação argentina *Boletim del Centro Naval*, do primeiro trimestre de 1996. A seguir, a íntegra do comentário:

"Num detalhado estudo, o autor se estende sobre os aspectos mais importantes da postura dos Estados Unidos em relação à Estratégia de Segurança Nacional e à conseqüente Estratégia Naval concebidas por seus dirigentes.

"Com base na análise da Estratégia Na-

val, o Almirante Vidigal descreve quais são os aspectos de força e debilidade percebidos nesta estratégia, não só no âmbito interno da Marinha norte-americana, mas também na interação com outros países, sejam estes possíveis aliados ou possíveis adversários.

"Além de extrair conclusões interessantes das ações ocorridas no Golfo Pérsico, avança em realidades dos problemas de índole política que geraram, na ordem internacional, aspectos tais como a contaminação ambiental e suas implicações ecológicas; o tráfico de drogas, considerado pelos Estados Unidos como uma ameaça maior a sua segurança nacional; as migrações clandestinas; e, o que é muito importante, a capacidade

potencial que têm adquirido e demonstrado alguns países "não confiáveis" para produzir armamento de destruição em massa e seus correspondentes sistemas de defesa.

"Aponta também o autor, com relação a este último aspecto, que o mundo não deve desconhecer que hoje em dia algumas organizações terroristas também têm esta capacidade, ou, ao menos, que podem realizá-la.

"Em seqüência, afirma sua crença de que o papel básico das Forças Armadas deve ser a capacidade de defender a paz em situações extremamente complicadas e onde as distâncias geográficas foram deixadas de lado como conseqüência da avançada tecnologia mundial.

"O Almirante Vidigal defende que as principais ameaças que enfrentam os países menos desenvolvidos provêm de suas inter-relações com nações ricas e poderosas e, em conseqüência, a principal missão das Forças Armadas dos países menos desenvolvidos

deve se encaminhar para o que ele denomina de "dissuasão convencional". E diz que isso depende dos sistemas de armas convencionais.

"E, concluindo, expressa, com extrema clareza, que pretender dar às Forças Armadas tarefas subsidiárias, estranhas ao seu papel específico, comprometerá seriamente sua missão principal e única. E não respeitar esse conceito pode levar as Forças Armadas a envolvimento indesejável em temas políticos internos.

"Afirma Vidigal que a luta contra o crime organizado, que para alguns aparece como uma possível tarefa colateral para as Forças Armadas, constitui um erro crasso. É uma tarefa especificamente policial dentro de um contexto de país democrático, tarefa para a qual os militares não estão preparados, precisamente porque não é nem deve ser sua missão, que é clara e determinada."
(Do *Boletim del Centro Naval*, 1^o tri/96)

TV GLOBO NA FLOTILHA DO AMAZONAS

No período de 25 a 30 de setembro de 1996, foi realizada a "Comissão Casseta e Planeta", a bordo do Navio-Patrolha Fluvial *Raposo Tavares*, da Flotilha do Amazonas. Uma equipe do programa "Casseta e Planeta Urgente", da Rede Globo de Televisão, embarcou com o objetivo de produzir uma bem humorada matéria-ficção, entrecortada com imagens das atividades da Marinha e da paisagem amazônica.

Durante a comissão, foram executadas as seguintes fainas: operações aéreas com a par-

ticipação de um helicóptero UH-12; assistência hospitalar aos ribeirinhos, na cidade de Barreirinha, no Estado do Amazonas, a bordo do Navio de Assistência Hospitalar *Oswaldo Cruz*; polícia naval no encontro das águas do Rio Negro com o Rio Solimões; desembarque de tropas; *leap frog*; e postos de combate com tiro, utilizando munição *break-up*.

O programa foi exibido no dia 15 de outubro de 1996. (*Press realese* do Serviço de Relações Públicas do 4^o DN)

O NOVO PLANO DE CARREIRA DE OFICIAIS

A Portaria Ministerial n^o 0278/96 aprovou os Capítulos 1 e 2 do Plano de Carreira de Oficiais da Marinha (PCOM), que tratam, respectivamente, da Orientação Básica para a Administração da Carreira de Oficiais e da Estruturação das Carreiras

dos diversos Corpos e Quadros.

O documento incorpora prescrições contidas nas ORIM e representa nova etapa atingida na implantação de um Sistema de Planejamento de Pessoal. (Do *Bono* 345, de 5/8/96)

BATALHÃO LOGÍSTICO DE FUZILEIROS NAVAIS NO PROGRAMA DE ASSISTÊNCIA AO ADOLESCENTE CARENTE

O Batalhão Logístico de Fuzileiros Navais (BtlLogFuzNav), juntamente com a Aspas (Ação Social Paulo VI), da Pastoral de Duque de Caxias (Rio de Janeiro), iniciou, em março último, o seu Programa de Assistência ao Adolescente Carente (PAAC), com a finalidade de proporcionar estágios com atividades de iniciação profissionalizante e integração social a jovens de comunidades carentes do município de Duque de Caxias.

Esse programa, que se encerrou em novembro do ano passado, visa primordialmente colaborar com as ações governamentais para o resgate da cidadania de uma par-

cela de adolescentes das famílias de baixa renda, através de instrução nas áreas de Educação Moral e Cívica, Disciplina e Cortesia, Higiene, bem como instrução técnica nas diversas oficinas do BtlLogFuzNav, tais como de borracharia, carpintaria, eletricidade, mecânica, refrigeração e pintura.

Além destas atividades, os estagiários participam de competições esportivas com outras OM que conduzem programas semelhantes e têm oportunidade de realizar visitas a outras unidades e organizações extra-Marinha, recebendo, durante todo o estágio, atendimento médico e odontológico.

BtlLogFuzNav



A RESERVA REVIVE A MARINHA

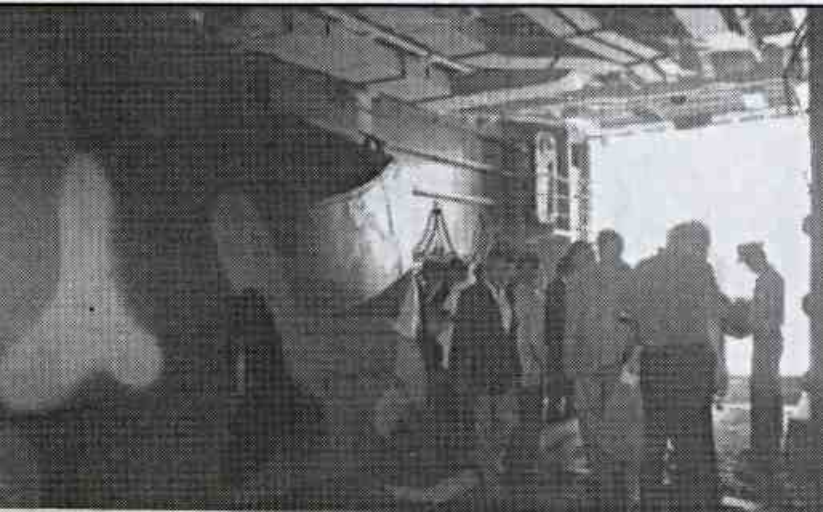
O Projeto Reviva a Marinha é uma iniciativa da Diretoria de Assistência Social da Marinha (DASM), através da sua Divisão de Apoio à Inatividade, que tem como propósito promover junto aos militares que já se encontram na inatividade a oportunidade de visitar a Marinha, para, dessa forma, travar

conhecimento direto com a sua evolução e modernização. O projeto tem caráter periódico e permanente.

Inaugurando o projeto, a DASM, em conjunto e com imprescindível apoio do Comando-em-Chefe da Esquadra, e ainda com valiosa ajuda do Clube Naval e da *Revista*



A RESERVA DA MARINHA A BORDO DO NAVIO-DOCA DE CARROS DE COMBATE (NDCC) *MATTOSO MAIA*
Na foto abaixo (à esquerda), no convés da doca, junto à porta de popa, vendo-se a esquerda o Carro-Lagarto Anfíbio (CLANF)





**O Grupo da Reserva com os chefes anfitriões no convés de voo.
Notar o 4º oficial à esquerda vestindo o novo uniforme de viagem**

Marítima Brasileira, organizou uma saída ao mar no Navio de Desembarque de Carros de Combate *Mattoso Maia*, no dia 28 de novembro de 1996. Participaram 37 oficiais da reserva e reformados, entre eles o ex-Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra (Ref²) Maximiano Eduardo da Silva Fonseca. O evento propiciou aos participantes a oportunidade de conhecer as novas doutrinas operacionais e administrativas ora em curso na Marinha do Brasil.

No deslocamento para a Base Naval do Rio de Janeiro (BNRJ), em lancha do Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, o Diretor da DASM apresentou à comitiva um resumo da nova doutrina assistencial da Marinha, posta em execução pelo Serviço de Assistência Integrada ao Pessoal da Marinha, e deu ênfase à implantação da Divisão de Apoio à Inatividade.

A chegada à BNRJ foi marcada pela expressiva recepção aos visitantes, liderada pessoalmente pelo Vice-Almirante Arlindo Vianna Filho, Comandante-em-Chefe da Esquadra (Comemch), e com as presenças dos Comandantes da Força de Superfície, do 1^o Esquadrão de Navios Anfíbios e do Navio de Desembarque de Carros de Combate *Mattoso Maia*. A presença da banda de música da Esquadra, executando tradicionais dobrados, causou viva emoção a todos.

Após breve *tour*, em dois microônibus, pelas áreas da Base Naval do Rio de Janeiro e da Base Almirante Castro Silva, a comitiva embarcou no G-28. Depois do suspender e da passagem do vão central da Ponte Rio-Niterói, foram executadas as fainas de lançamento e recolhimento de dois carregamentos anfíbios, assim como a decolagem de um helicóptero *Esquilo*. Seguiu-se palestras de conteúdo informativo sobre a nova organização da Esquadra, feita pelo Comandante da Força de Superfície, e sobre as características e emprego operacional do navio, proferida pelo seu Comandante, contando com oportunas intervenções do Comemch.

Após as palestras, o Almirante Maximiano agradeceu em nome de todos, ressaltando a qualidade das informações recebidas e o notável progresso que já pôde observar na Marinha desde que encerrou suas atividades à frente do Ministério.

Após a visita às instalações do navio e o almoço de conagração, realizados fora da barra, algumas milhas por fora da Ilha Rasa, o navio retornou ao porto, ao final da tarde.

As despedidas no cais da BNRJ, sob os acordes da banda da Esquadra, uma vez mais fez reviver o permanente entusiasmo pela Marinha do Brasil.

CONTRIBUIÇÃO PARA FUNDOS DE SAÚDE DA MARINHA

O Governo Federal autorizou a elevação da contribuição mensal para a constituição dos Fundos de Saúde até o limite de 25% do valor do soldo, a ser estabelecido, em cada Força Armada, pelo respectivo ministro militar.

Apesar das grandes dificuldades orçamentárias por que passa a Marinha e que trazem significativos reflexos para o Sistema de Saúde, é intenção do Ministro da Marinha não majorar o desconto para o Fundo de

Saúde da Marinha (Fusma), hoje em 4% do soldo, sem que haja aumento da remuneração dos militares.

Estudos estão sendo desenvolvidos para que, no futuro, o desconto para o Fusma seja diferenciado, considerando-se o tipo de dependente de cada militar, a fim de que haja maior justiça entre o valor da contribuição e a relação de dependentes assistidos pelo Sistema de Saúde da Marinha. (Do Bono 339, de 1/8/96)

SIMULADOR DE MERGULHO SUBMARINO

A empresa Link-Miles (Thomson) entregou à Marinha do Brasil, no dia 17 de dezembro de 1996, o Simulador de Mergulho Submarino da Classe *Tupi*.

O equipamento, recebido pela Diretoria

de Engenharia Naval, foi entregue no Centro de Instrução Almirante Áttila Monteiro Aché, onde está sendo utilizado na instrução aos submarinistas. (Do *Bono* n.º 598, de 11/12/96)

... VOCÊ SABIA?

— Que em julho de 1942 foi introduzida sensível melhoria nos torpedos, com a utilização de detonador de influência magnética? Ele explodia sob o casco do alvo, causando-lhe maior dano. Os navios eram levantados e, simplesmente, partiam-se em dois. (KTB, n.º 119, pág. 6)

— Que o submarino alemão *U-124*, sob o comando do Capitão-de-Corveta Jochen Mohr, afundou em 24 de novembro de 1941, no meio do Atlântico o Cruzador britânico HMS *Dunedin* com três torpedos? Foram tiros à longa distância, mais de três milhas, com uma corrida de 5 minutos e 23 segundos, explodindo o primeiro o paiol de munição e outro atingindo o centro de controle de avarias à ré. O cruzador afundou em 30 minutos. (Idem)

— Que o *Leonardo da Vinci* foi o submarino italiano mais bem sucedido na Segunda Guerra Mundial? Ele afundou 17 navios, num total de 120.243 toneladas. Seu terceiro e último comandante foi o Capitão-Tenente Gianfranco Gazzana, líder da Itália, com 12 navios afundados e um total de 94.356 toneladas. Ele recebeu as condecorações alemãs: Cruz dos Cavaleiros e a Cruz de Ferro. (Idem)

— Que a canção Lili Marlene foi composta em 1938 por Norbert Schultze? Ela, realmente, não era popular, até ter sido gravada em 1939 pela cantora de cabaré dina-

marquesa Lale Andersen, que viveu de 1910 até 1972. A canção tocada no rádio tornou-se um hino para as Forças da Alemanha, na campanha da África do Norte. Foi utilizada, também, pela rede de rádio das Forças alemãs na Iugoslávia, como seu tema musical.

Churchill querendo contra-atacar o moral alemão, convencido de que as Forças Aliadas estavam escutando Lale Andersen na rádio alemã, após ouvir a voz quente de Awwe Shelton, disse que a canção deveria ser usada nessa nova versão. E ela foi tocada pela Ambrose Band, tornando-se favorita das Forças britânicas dos homens da RAF e, ao mesmo tempo, dos *Ratos do Deserto* alemães, que também a escutavam. Mais tarde foi produzida uma versão por Greta Keller. (KTB, n.º 119, pág. 21)

— Que o HMS *Upholder*, sob o comando do Capitão-de-Corveta Wanklyn, foi o recordista dentre os submarinos da Grã-Bretanha na Segunda Guerra Mundial? Operando baseado em Malta, entre janeiro de 1941 e abril de 1942, quando foi perdido, ele afundou o total de 98.947 toneladas. (Idem)

— Que o *U-977*, sob o comando de Heinz Schaeffer foi o último submarino alemão a render-se na Segunda Guerra Mundial? Só o fez em 17 de agosto de 1945, em La Plata, Argentina, mais de três meses do término da guerra. Foi levado para os Estados Unidos e entregue à Marinha norte-americana. O *U-977* foi afundado em 13 de novembro de

1946, servindo de alvo para o Submarino americano USS *Atule*. (KTB, nº 119, pág. 38)

— Que o *I-27* foi o mais atuante submarino japonês na Segunda Guerra Mundial? Sob quatro diferentes comandantes, ele afundou 14 navios, num total de 77.620 toneladas, antes de ser perdido em fevereiro de 1944, sob o comando do Capitão-de-Corveta Fukummura. (Idem)

— Que o ás dentre os submarinistas soviéticos na Segunda Guerra Mundial foi o Capitão de 1ª Classe I. A. Kolyshkin? Ele afundou 17 navios, totalizando 115.000 toneladas. (KTB, nº 121, pág. 4)

NOTA - Era comum, então para os comandantes de Flotilha de Submarinos Soviéticos atribuírem todos os afundamentos de vários submarinos e comandantes a um deles.

— Que o primeiro contato entre a Imperial Marinha do Japão e a Marinha norte-americana, em Pearl Harbour, deu-se às 3h43min do dia 7 de dezembro de 1941, quando o oficial de serviço do Varredor de Minas USS *Condor* avisou ao seu comandante que havia uma esteira branca a 100 jardas da bochecha de bombordo? Identificada como esteira de periscópio, eles contactaram o destróier USS *Ward*, mas o submarino escapou, a despeito de haver sido detectado. (Idem)

— Que Encouraçado britânico HMS *Warspite* foi atacado nada menos de cinco vezes em Narvick (Noruega), quando da invasão alemã em abril de 1940? Nas condições mais favoráveis, cada uma das vezes os torpedos perdiam o alvo, ou deixavam de explodir, devido a falhas. (KTB, nº 121, pág. 6)

— Que o USS *England* (DE 635) foi um dos destróieres de escolta mais bem sucedidos na Segunda Guerra Mundial? O navio acumulou um recorde nunca alcançado na guerra anti-submarino e que provavelmente nunca será igualado, ou ultrapassado. Em

oito dias de patrulha o USS *England* atacou e afundou cinco submarinos japoneses. Após o ressuprimento de bombas de profundidade, ele retornou à patrulha e participou do afundamento de mais um submarino, em operação combinada com outro destróier. O USS *England* recebeu a "Citação Presidencial Unitária" e a comenda "Dez Estrelas em Combate". Seu nome não é devido ao país e sim a John Charles England, tenente do Encouraçado *Oklahoma* (BB 37), morto em ação durante o ataque japonês a Pearl Harbour. (KTB, nº 121, pág. 17)

— Que a França, Itália, Portugal e Espanha formaram recentemente uma nova Força Naval européia, conhecida pela sigla Euro-marfor, significando European Marine Force? Ela é baseada em Rota, Espanha e será uma força flexível, constituída por determinado número de navios para um grupo de navios-aeródromos. O comando será em sistema de rodízio entre os quatro países participantes, sendo bem-vindas outras nações que desejem participar de seus exercícios e operações. (KTB, nº 121, pág. 25)

— Onde se encontravam os três navios-aeródromos da Marinha norte-americana, quando do ataque japonês a Pearl Harbour? O USS *Saratoga* estava seguindo para o continente americano para submeter-se a reparos; o USS *Lexington* estava conduzindo 24 bombardeiros de escolta à Ilha de Midway; e o USS *Enterprise* retornava a Pearl Harbor após entregar aviões à Ilha Wake. (Idem)

— Qual era o capitânia da Esquadra do Pacífico da Marinha norte-americana, quando os japoneses atacaram Pearl Harbour? Era o Encouraçado USS *Pennsylvania* que se encontrava docado, em dique seco, no Estaleiro Naval, do outro lado da Ilha Ford. (KTB, nº 122, pág. 4)

— Que recentemente foi liberado um videotape intitulado "J.F.K. e a Espiã Nazista",

no qual é contado o romance havido de John F. Kennedy, aos 24 anos, como oficial de Informações Navais, em Washington, D.C. e Inga Arvad? Inga-Binga, como Kennedy a chamava, tinha 28 anos, era uma belíssima sueca, por quem ele se apaixonou.

O problema é que Inga havia sido companheira de Adolf Hitler, por ocasião dos Jogos Olímpicos de 1936, em Berlin, e era amante de Axel Wenner-Gren, um dos mais atuantes representantes da cúpula germânica no hemisfério ocidental.

O chefe do FBI, J. Edgard Hoover, odiava

os Kennedys e usou sua influência na tentativa de pôr JFK para fora da Marinha. Naquela época, o "Papa" Joe Kennedy e Franklin Delani Roosevelt eram bons amigos; assim, não prevaleceu o desejo de Hoover. Por outro lado, "Papa" Joe não queria seu filho correndo atrás de uma mulher que não era católica e ainda por cima divorciada. Destarte, apertado entre "Papa" Joe e Hoover, JFK teve que renunciar ao convívio social do D.C., sendo designado para servir em uma base de P.T. Boats, no Pacífico. (KTB, nº 122, pág. 19)

A CORAGEM não é a ausência do medo; a coragem é o poder de dominar o medo, é a força capaz de fazer com que aquele que ama a vida, e que nela é feliz, saiba arriscá-la e morrer com serenidade e bravura

Almirante Frederico Villar

Do livro *Faze Assim...* (Breviário Moral e Cívico), 1957

HISTÓRIA NAVAL BRASILEIRA

Volume Quinto – Tomo 1B

A estrutura administrativa do Ministério
da Marinha na República – Herick Marques Caminha

Pessoal – Herick Marques Caminha

Poderes Combatentes – Helio Leoncio Martins e
Dino Willy Cozza

A Revolta dos Marinheiros – 1910 – Helio
Leoncio Martins

Comissões de Destaque

Sinistros Marítimos

– Mônica Hartz Oliveira Moitrel

Participação da Marinha Brasileira na
Primeira Grande Guerra – Helio Leoncio Martins

Panorama dos Primeiros Anos
da Marinha Republicana – Helio Leoncio Martins

288 páginas em papel couchê, ilustrado

HISTÓRIA NAVAL

A História Naval Brasileira principia com o nascimento da Pátria, ou melhor, com os antecedentes políticos e os avanços tecnológicos que deram origem às Grandes Navegações. O registro e estudo destas ações, desde o desenvolvimento da arte de navegar até a Marinha do Brasil de nossos dias, é o objetivo desta ambiciosa coleção. Coordenada pelo Comandante Max Justo Guedes, diretor do SDM, é fruto de exaustivas pesquisas em arquivos no Brasil e no exterior, e conta com a colaboração dos mais renomados historiadores.



1º Volume, Tomo I

346 páginas

A arte de navegar na época dos grandes Descobrimientos; A navegação a vela no litoral brasileiro; O Descobrimento do Brasil;

As primeiras expedições de reconhecimento da costa brasileira; A expedição de Sebastião Caboto.

1º Volume, Tomo II

276 páginas, ilustrado

A viagem de Martim Afonso de Souza; A França Antártica; Incurções de corsários e piratas na costa do Brasil; A França Equinocial; Ações navais contra os estrangeiros na Amazônia (1616-1633).

Adquira em nossos postos de venda ou receba em casa a sua coleção

Escolha seu(s) exemplar(es), anexe um cheque nominal ao SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA, no valor total da compra, e remeta para Rua Dom Manuel, 15 - Centro - Rio de Janeiro (RJ) CEP: 20010-090

Coloque seu nome e endereço completos

Preço de cada exemplar: R\$ 11,58

BRASILEIRA

2ª Volume, Tomo I A **428 páginas, ilustrado**

As guerras holandesas no mar; O ataque à Bahia em 1624; A jornada dos vasallos; O ataque a Pernambuco em 1630; A expedição de Lope de Haces ao Brasil; A expedição de Koin a São Jorge da Mina; Restauração portuguesa; O ataque holandês a Angola, A tomada do Maranhão e a expedição de Hendrick Brouwer ao Chile (1643-1644)

2ª Volume, Tomo I B **180 páginas, ilustrado**

As guerras holandesas no mar; A expulsão do invasor; A restauração de Angola; Irrompe a Guerra Anglo-Holandesa.

2ª Volume, Tomo II **492 páginas, ilustrado**

A expedição de Silva Pais e o Rio Grande de São Pedro; Segurança da navegação nos séculos XVI-XVIII: navios artilhados, frotas e comboios; Tentativas espanholas de domínio do Sul do Brasil; Opção portuguesa: restauração do Rio Grande e entrega da Colônia do Sacra-

mento (1774-1777); Transmigração da Família Real para o Brasil; A conquista de Caiena; A Marinha e a Revolução Pernambucana de 1817; Ocupação da Banda Oriental.

5ª Volume, Tomo I A **298 páginas, ilustrado** A Revolta da Armada – 1893

5ª Volume, Tomo I B
288 páginas, ilustrado
A Estrutura Administrativa do Ministério da Marinha na República; Pessoal; Poderes Combatentes; A Revolta dos Marinheiros; Comissões de Destaque; Sinistros Marítimos; Participação da Marinha Brasileira na Primeira Grande Guerra; Panorama dos Primeiros Anos da Marinha Republicana.

5ª Volume, Tomo II
472 páginas, ilustrado
A Marinha brasileira no período entre as guerras (1918-1942); A Marinha na Segunda Guerra Mundial; O após-guerra: olhando para o futuro.

COLABORADORES:

Pedro Calmon, Luiz Mendonça de Albuquerque, João da Gama Pimentel Barata, Carlos Francisco Moura, Max Justo Guedes, Rolando A. Laguarda Trías, Philippe Bonnichon, Helio Leoncio Martins, Abeillard Barreto, Antônio Marques Esparteiro, Antonio Luiz Porto e Albuquerque, Luis Cláudio Pereira Leivas, Luis Felipe Goycochêa, Antonio Pimentel Winz, José Antonio Soares de Souza, Alvaro de Rezende Rocha, Herick Marques Caminha, Antonio Maria Nunes de Souza, José Celso de Macedo Soares Guimarães, Fernando Cotta Portela, Arthur Oscar Saldanha da Gama, Mario Cesar Flores, Dino Willy Cozza, Mônica Hartz Oliveira Moitrel.

“Coloca a Marinha à disposição de seu pessoal, e de todos os brasileiros, os elementos de que careciam para mais bem avaliar todo um passado de trabalhos, sacrifícios, lutas e vitórias pela grandeza do Brasil”
(Almirante Geraldo de Azevedo Henning)

BRAZILIAN HISTORY

RODRIGUES & CASTELLO LTDA.
Empresa Cadastrada no SICAF.
R. Santa Luzia, 799 - Sobrelaja - Centro
Telefax: 283-1255 / 252-3134.



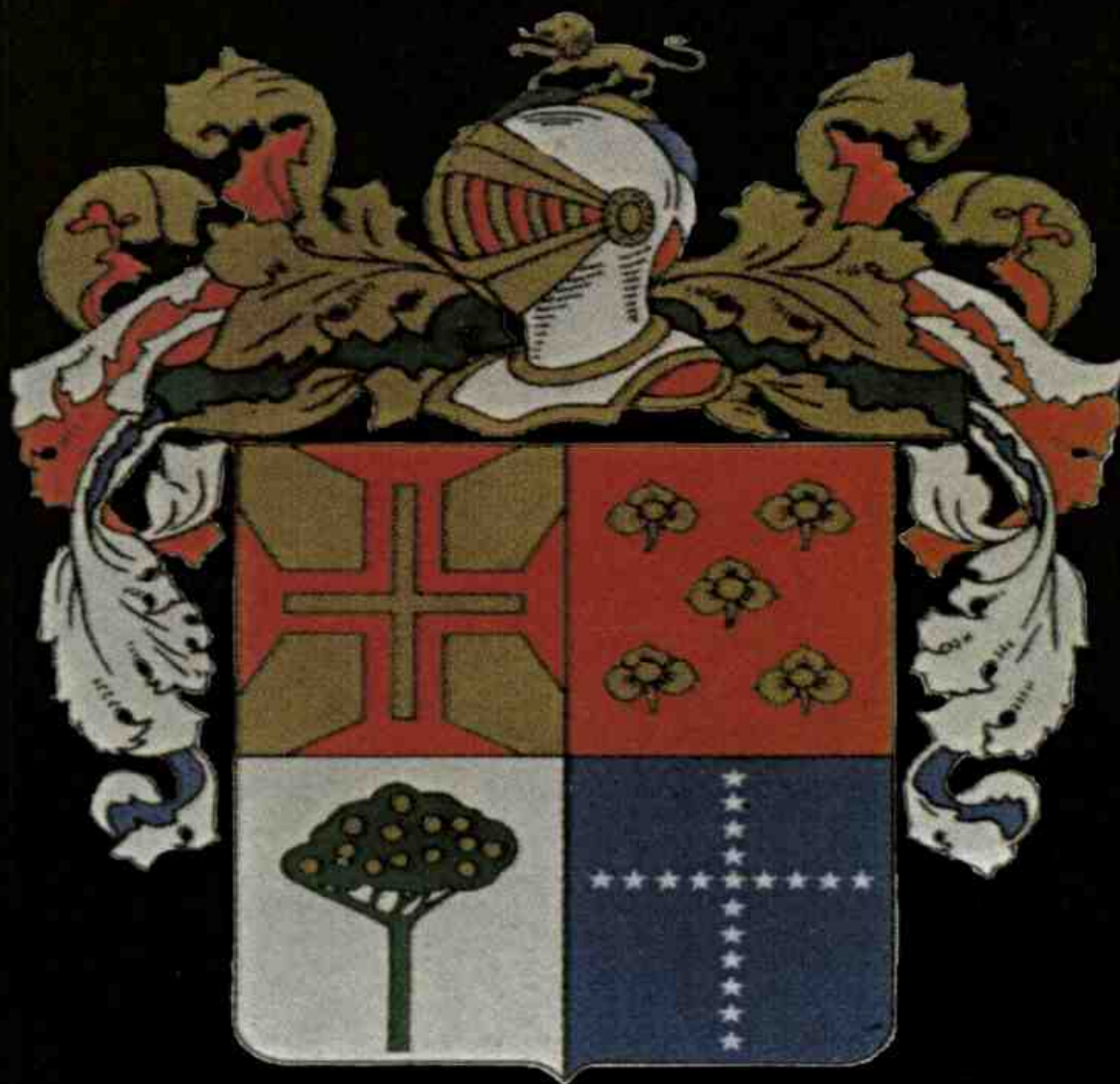
Acima, progressão no terreno; abaixo, avanço de carros lagarta anfíbios (CLANF) com escolta aérea

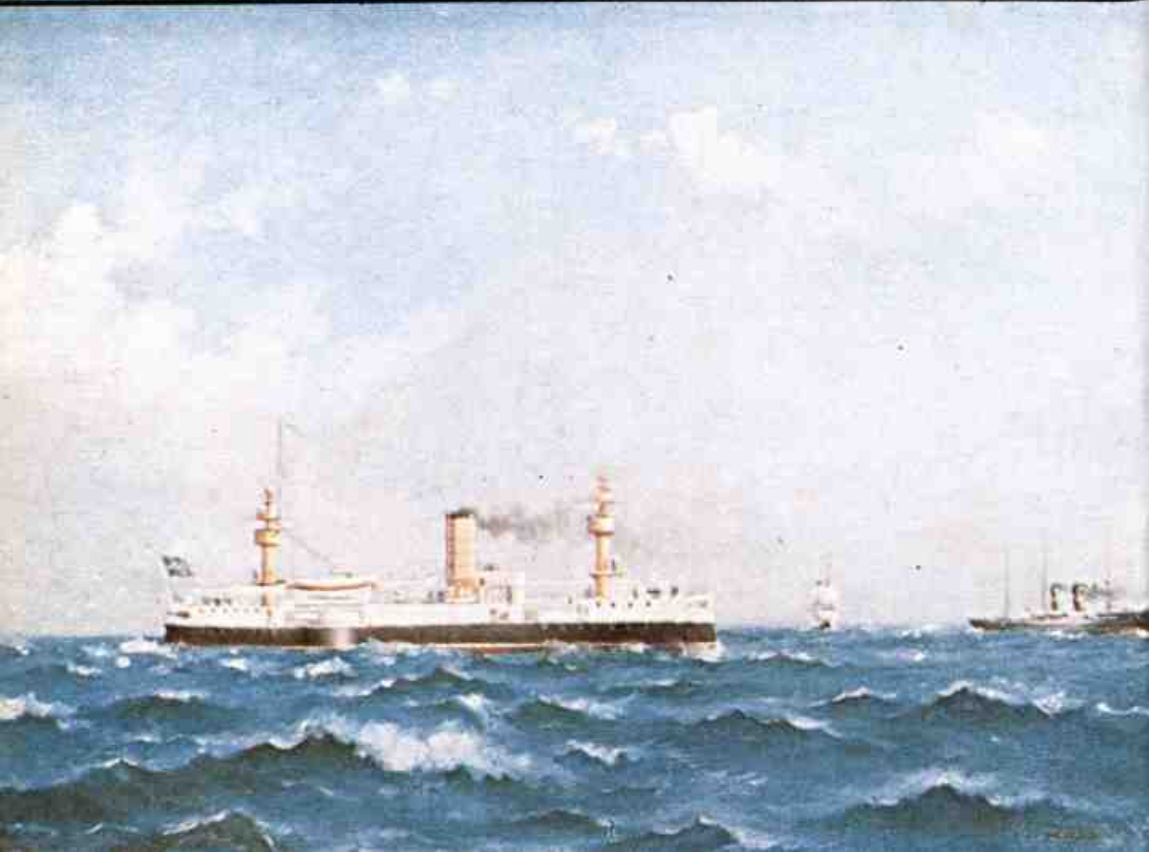
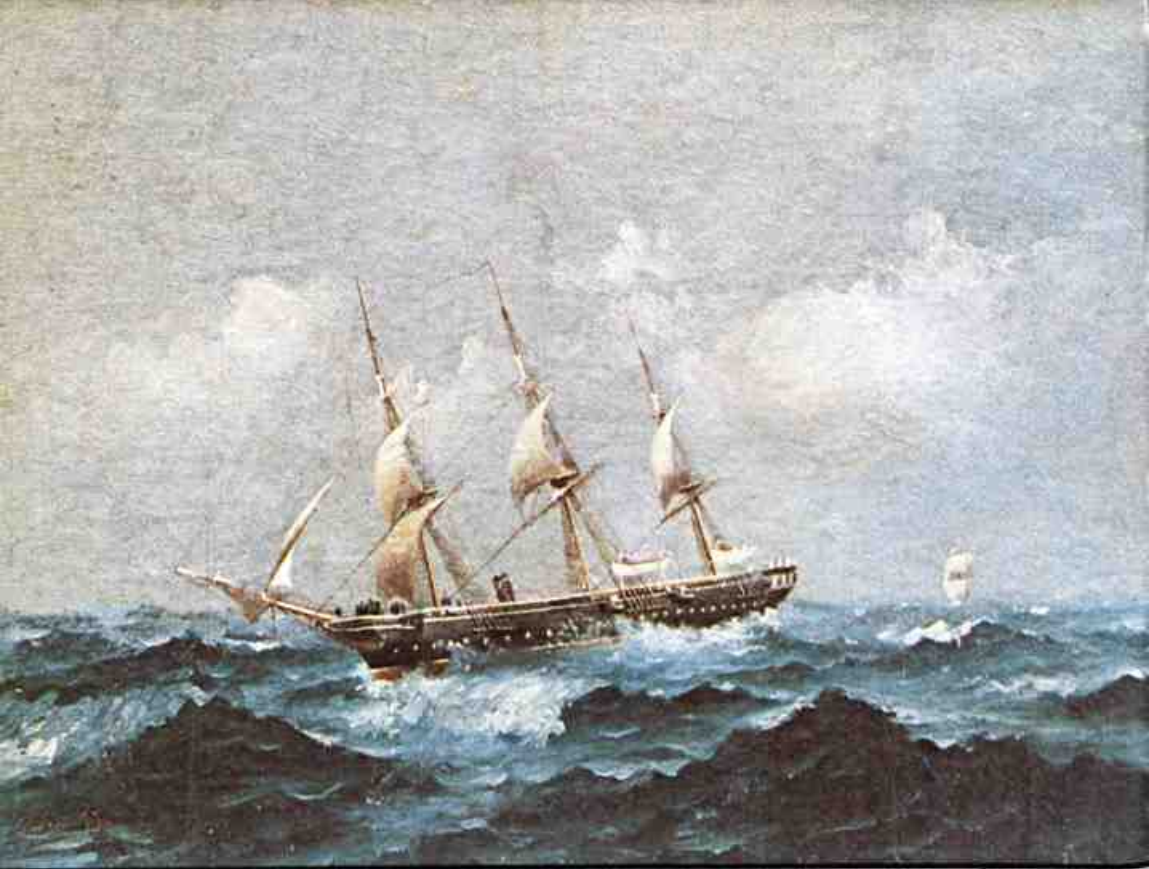




Operações de montanhismo

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA





TV-272-2-



REVISTA
MARÍTIMA
BRASILEIRA

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

1957, nº 415
jul. 1957

Revista Marítima Brasileira, Serviço de Documentação da Marinha
— V. 1, n. 1, 1957 — 765 de páginas. Marinha do Brasil, 1957.

Edição pela Biblioteca de Marinha nº 1013.
Impressão: 1957-58.
ISSN 0034-0869.

1 MARÍTIMA — Periódico. Brasil. Serviço de Documentação da Marinha.
COD — 003.0869

1957	1957	1957	1957	1957	1957
------	------	------	------	------	------



Revista Marítima Brasileira / Serviço de Documentação 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 da Marinha.

CDD-359.00981

359 .005

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

v. 117, nº 4/6
abr./jun. 1997

MINISTRO DA MARINHA

Almirante-de-Esquadra *Mauro César Rodrigues Pereira*

SECRETÁRIO-GERAL DA MARINHA

Almirante-de-Esquadra *Carlos Edmundo de Lacerda Freire*

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA

Diretor

Max Justo Guedes

Vice-Diretor

Capitão-de-Mar-e-Guerra *Hideo de Oliveira Miyoshi*

Consultores Especiais da RMB

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

Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref.º) *José Geraldo da Costa Cardoso de Melo*

Departamento de Publicações e Divulgação

Capitão-Tenente (A-FN) *Ronaldo Lopes de Melo*

Equipe Editorial

Afonso Celso Lopes Francisco

Célia Maria Barros Gutierrez

Denise da Silva Coutinho Koracakis

Deolinda Oliveira Monteiro

Jacir Roberto Guimarães

Luiz Carlos Miguel

Manuel Carlos Corgo Ferreira

Mauro da Silva

Editoração Eletrônica

Ilda Lopes Martins

Celso França Antunes

Apoio Administrativo

Edilson José Alves

Terceiro-Sargento (ES) *Paulo Dias da Silva*

Renée Pimentel Reis

Expedição

Isaías dos Santos

Cabo (AF) *Jerônimo Ronaldo Severino Pereira*

94 #n, 711 v
7981 .mjl.788

1987-01-01	1987-01-01	1987-01-01	1987-01-01	1987-01-01	1987-01-01
------------	------------	------------	------------	------------	------------

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

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

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

Publicidade e Assinatura

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

Rua Dom Manuel, 15 — Centro

20010-090 — Rio de Janeiro — RJ

☎ 533-6696

FAX (021) 216-6716

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

BRASIL
R\$ 3,58
R\$ 9,46

EXTERIOR
US\$ 9.00
US\$ 22.00

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

1997

SOLICITAÇÃO DE ASSINATURA

Assinale qual a forma de pagamento desejada:

- em anexo, comprovante de depósito na conta corrente 55574018-8, agência 04359, do Banco do Brasil, em nome do Serviço de Documentação da Marinha, no valor de R\$ 9,46.
- em anexo, cheque em favor do Serviço de Documentação da Marinha, no valor de US\$ 22 (exterior).
- para desconto mensal em folha de pagamento, por intermédio de Caixa Consignatária, no valor de 13% de um dia de soldo de segundo-tenente, autorizada a sua atualização.

Preencha e remeta esta página para:

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO DA MARINHA
REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA
Rua Dom Manuel, 15 — Centro
20010-090 — Rio de Janeiro — RJ
FAX (021) 216-6716

NOME:

ENDEREÇO:

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

DATA:...../...../..... Nº DE CORPO (MB):.....

.....

ASSINATURA

FAÇA DE SEU AMIGO MAIS UM ASSINANTE DA RMB

SUMÁRIO

- 9 NOSSA CAPA
- 19 A Comunicação Social, a Opinião Pública e as Forças Armadas – *Ramiro José Marcelino Mourato* – General Português
- 27 Os Militares e a Política Durante a República (Parte XVIII) – *Mário Jorge da Fonseca Hermes* – Almirante-de-Esquadra (Ref²)
- 41 A Logística e as Operações Militares – *Armando Amorim Ferreira Vidigal* – Vice-Almirante (Ref²)
- 55 Os Cinco Sítios da Colônia de Sacramento – *Alejandro Nelson Bertocchi Moran* – Historiador Uruguaio
- 61 A Fábrica da Ponta D'Areia do Visconde de Mauá – *Pedro C. da Silva Telles* – Engenheiro Civil
- 71 Segurança de Sistemas Criptográficos – *Disnei Vieira Salles* – Professor – *Álvaro Sálio Teixeira Rodrigues* – Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)
- 79 Quatro Navios, Quatro Destinos – *José Maria Barreira da Fonseca* – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref²)
- 95 Marinesko: Submarinista Herói Russo – *José Geraldo da Costa Cardoso de Melo* – Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref²)
- 97 Novos Modelos para o Combate Naval Missilístico em Presença de Contramedidas Tipo *Chaff* – *Maurício Kiwielewicz* – Capitão-de-Fragata (EN)
- 99 Diplomacia Naval – *Salvador Ghelfi Raza* – Capitão-de-Fragata
- 119 Operações Combinadas e Conjuntas e Operações Anfíbias – *Antonio Luiz Porto e Albuquerque* – Capitão-de-Fragata (Ref²)
- 143 Terceirização em Informática – *Zamith França Neto* – Primeiro-Tenente (RNR)
- 153 A MARINHA DE OUTRORA
- 161 ACONTECEU HÁ CEM ANOS

- 165 O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL
171 CARTAS DOS LEITORES
177 NOSSOS ARTISTAS
184 DOAÇÕES AO SDM
187 REVISTA DE REVISTAS
249 NOTICIÁRIO MARÍTIMO

ERRATA

– Programa de Implantação da Gerência pela Qualidade Total no CCEM-SP
(RMB, 4^o trim/96, pág. 170:

Na 5^a linha da segunda coluna, onde se lê “do PEMES”, leia-se “da sala do Arquivo Técnico”.

NOSSA CAPA



Brasão de Armas do Marquês de Tamandaré, desenhado em 1957

CENTENÁRIO DE FALECIMENTO DO ALMIRANTE TAMANDARÉ

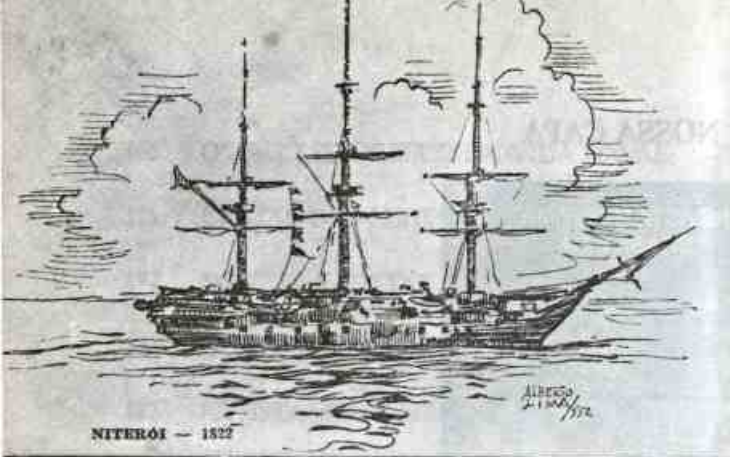
No último dia 20 de março, completou-se 100 anos de falecimento do Almirante Joaquim Marques Lisboa, o Marquês de Tamandaré. Em homenagem ao centenário de morte do Patrono da Marinha, o Serviço de Documentação da Marinha (SDM) realizou várias atividades.

Exposição "Almirante Tamandaré"

As homenagens começaram às 20 horas do dia 19, com a presença do Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira, na inauguração da exposição "Almirante Tamandaré – 100 anos de seu falecimento", no Espaço Cultural da Marinha, no Rio de Janeiro. A mostra enfocou a vida de Tamandaré e sua importante participação em todos os embates navais do período do Império, desde as lutas da independência até a Proclamação da República, tenham sido eles de combate a revoltas localizadas no País, como conflitos com nações vizinhas. Pinturas recordaram também os salvamentos, sob o comando do Almirante Tamandaré, dos passageiros e tripulantes do Navio *Ocean Monarch*, em águas britânicas, e da Nau *Vasco da Gama*, desarvorada ao largo da barra do Rio de Janeiro. Pertences pessoais, documentos, medalhas e condecorações, quadros, cartas e fotografias compuseram o acervo, disposto em ambiente de época.

Selo comemorativo

Após visitar a exposição, o Ministro, o Vice-Prefeito do Rio de Janeiro, Dr. Eider Dantas, demais autoridades e convidados seguiram, por mar, para a Ilha Fiscal, onde puderam conhecer os trabalhos de restauração do próprio imperial. No pátio interno, como início



Fragata *Niterói*

da solenidade, o Diretor-Regional da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos (EBCT), Roberto Dias Fraga, anunciou o lançamento do selo memorativo do centenário de morte do Marquês de Tamandaré, cuja primeira unidade foi carimbada pelo Ministro Mauro César Rodrigues Pereira. O selo está à venda nas agências dos Correios desde o dia 20 de março.

Medalha comemorativa

Em seguida, o Presidente da Casa da Moeda do Brasil, Contra-Almirante (EN-RRm) Tarcísio Jorge Caldas Pereira, apresentou um exemplar da medalha de prata, também cunhada em homenagem ao Patrono da Marinha. O Ministro da Marinha foi, então, convidado a destruir, naquele momento, o molde da medalha, para impedir novas cunhagens da mesma. A Casa da Moeda produziu uma série limitada de 100 unidades, vendidas ao preço de R\$ 125,00.

Depois disso, o Diretor do Serviço de Documentação da Marinha, Max Justo Guedes, fez o lançamento da primeira edição do Volume V, Tomo I-B, da Coleção *História Naval Brasileira*, abordando a organização da Marinha nos primeiros anos da República até a participação na Primeira Guerra Mundial, com maior destaque para a Revolta dos Marinheiros, ocorrida em 1910. Os estudos e trabalhos publicados no Tomo foram coordenados pelo historiador Almirante Helio Leoncio Martins. O livro está à venda no SDM.

A seguir, o Ministro da Marinha fez expressiva alocução sobre a data e as cerimônias em homenagem ao Patrono da Marinha, mandando ler a Ordem-do-Dia correspondente à efeméride.

A Ordem do Dia do Ministro da Marinha

“Há cem anos, a Marinha do Brasil, consternada e enlutada, recebeu a notícia do falecimento do maior de seus heróis nestes 175 anos de existência, o Almirante Marquês de Tamandaré

“Muito jovem, quase menino, aos quinze anos, apresentou-se como voluntário, na ocasião em que estava sendo formada a Armada Imperial, indispensável para assegurar a nossa Independência, proclamada meses antes.

“Embarcado na famosa fragata *Niterói*, sob o comando do valente John Taylor, dele e de seu imediato, Barroso Pereira, receberia as primeiras lições que o tornariam o marinheiro completo, reunindo as múltiplas qualidades de coragem, inteligência, bom senso, espírito de sacrifício e profissionalismo, que caracterizaram sua personalidade e foram demonstradas, praticamente, em todos os episódios bélicos nos quais o Império esteve envolvido: Lutas da Independência, Confederação do Equador, Guerra contra as Províncias Unidas do Rio da

Prata, revoluções do período regencial (1831-1840), Balaiada, Revolução Praieira, Campanha Oriental e Guerra do Paraguai, nos dois últimos como Comandante-em-Chefe.

“Líder enérgico e exigente – podia sê-lo, porque mais do que dos subordinados, exigia ele de si próprio – era, contudo, extremamente humanitário, pronto a correr os maiores riscos pessoais para ajudar seus semelhantes, bastando recordar os episódios do salvamento dos tripulantes e passageiros do navio inglês *Ocean Monarch*, incendiado próximo a Liverpool, da nau *Vasco da Gama**, desarvorada ao largo da barra da Baía de Guanabara e de dois escravos que salvou, quando se afogavam na Praia do Flamengo.

“As maiores distinções e honrarias, os mais cobiçados títulos, condecorações e cargos – Ajudante de Campo do Imperador, Veador da Imperatriz, Ministro do Supremo Tribunal Militar e Marquês de Tamandaré foram alguns deles – jamais o afastaram da simplicidade de maneiras, do cavalheirismo sem afetações, das amizades sinceras que lhe caracterizaram o caráter. Por isso, o então Chefe do Estado-Maior General da Armada, Almirante Júlio César de Noronha, informando à Marinha o falecimento daquele que, pelas suas qualidades ímpares de homem do mar e cidadão, viria a ser nosso Patrono, assim expressou-se:

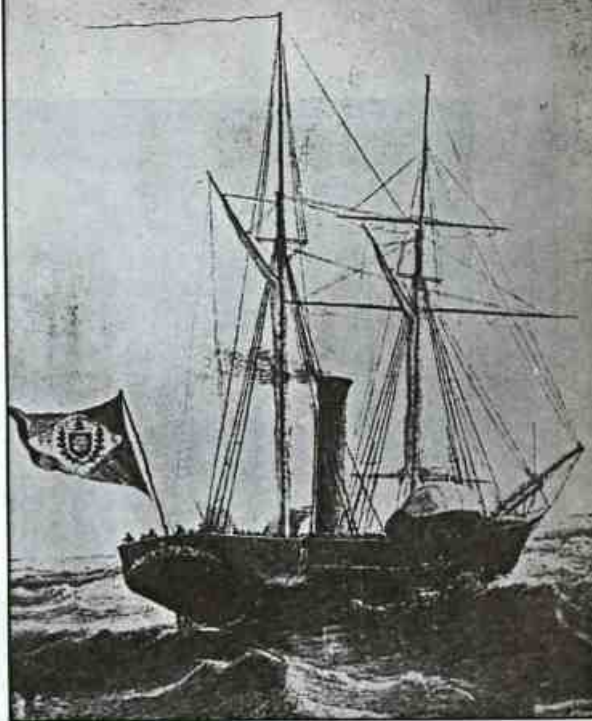
“Com verdadeira mágoa, comunico à Armada Nacional o passamento do ínclito Almirante Joaquim Marques Lisboa, ilustre ancião que, pelos seus elevados dotes morais, pelo seu acrisolado patriotismo e pela relevância de seus serviços tornou-se credor da veneração dos brasileiros e soube escrever com traços indelévels o seu glorioso nome nas mais fulgentes páginas da história pátria.

“A Marinha Nacional lamenta profundamente a perda de tão benemérito chefe, verdadeiro atleta sobre quem selaram-se as portas da morte, mas cuja memória há de perdurar como um incitamento às mais nobres ações, como símbolo de suas glórias, e eu, que me ufano de haver sido seu discípulo, convindo, de ordem do Sr. Ministro da Marinha, todos os meus camaradas a tomarem luto por oito dias, em testemunho do pesar que nos vai n’alma!”

“Hoje, transcorridos cem anos, rendemos homenagem a este marinheiro, patriota, exemplo para todos nós.”

Liga do Museu Naval

Por fim, foram convidados à mesa os integrantes da primeira Diretoria e Conselho de Administração da Liga do Museu Naval. A Liga tem por objetivo “congregar aquelas pesso-

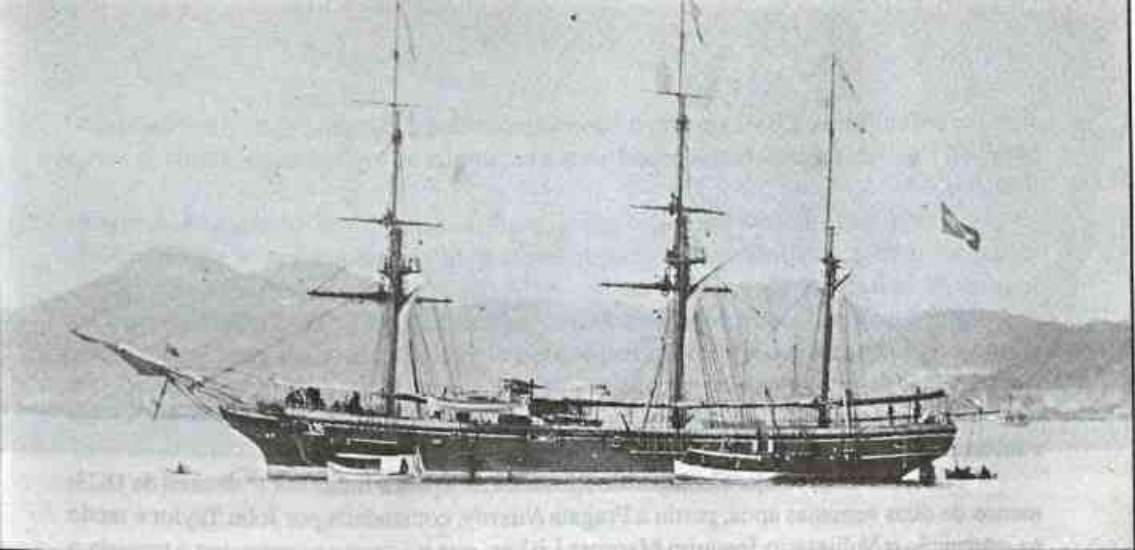


Corveta Dom Afonso

* N.R.: Veja na 4ª capa o quadro de Balliester que retrata este episódio.



Almirante Joaquim Marques Lisboa, Marquês de Tamandaré



Corveta Parnahyba

as físicas ou jurídicas que, por seu amor às tradições navais, vêm dando seu apoio pessoal ou institucional ao Museu Naval”, conforme descrito na Ata de Fundação, assinada naquela noite. Com a Liga, o Ministério da Marinha espera facilitar a captação de recursos através de patrocínios e doações para o incremento de suas atividades culturais.

Tomaram posse de seus cargos na primeira Diretoria, durante a cerimônia, o Ministro da Marinha, como membro nato; sua Presidente, Sra. Ana Bentes Bloch; o Vice-Presidente Histórico Cultural, Dr. Ricardo Gabriel; o Secretário, Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o) Hildegado de Noronha Filho; e o Tesoureiro, Dr. Luiz Fernando Dannemann. Também integra a Diretoria, como Vice-Presidente Patrimonial, o Dr. Carlos Alberto Sicupira. Pelo Conselho de Administração, assinaram a Ata de Fundação o Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, o Vice-Almirante (EN) Armando de Senna Bittencourt, os embaixadores Roberto Luiz Assumpção de Araújo e Manoel Pio Correia, os Drs. Olympio Faissol Pinto, Francisco José Wlasek e Antonio Gomes da Costa, além do Comandante Max Justo Guedes, Diretor do Serviço de Documentação da Marinha. Integram ainda o Conselho o Embaixador Walther Moreira Salles e o Dr. Manoel Francisco Nascimento Brito.

Concerto sinfônico

As solenidades foram encerradas com um concerto da Orquestra Sinfônica do Corpo de Fuzileiros Navais.

ALMIRANTE TAMANDARÉ*

Voluntário da Armada, Guerra no Prata e lutas internas

Ao proclamar D. Pedro I a Independência do Brasil somente recebeu a adesão imediata do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais; nas capitanias do Norte e Nordeste a

* Texto transcrito do folder da mostra, de autoria do Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o) Max Justo Guedes, diretor do Serviço de Documentação da Marinha (SDM).

situação era confusa e a Bahia estava totalmente nas mãos do General português Madeira de Melo; só o uso da força dobraria resistências e expulsaria as tropas lusitanas leais às cortes lisboetas.

A larga visão de José Bonifácio cedo percebeu a necessidade da criação de Esquadra capaz de, além de transportar as tropas do Exército que combatessem os adversários do Império, dominasse o mar e impusesse pesado bloqueio aos portos por eles senhoreados.

Logo foi verificada a precariedade da lealdade das guarnições dos navios de guerra reunidos para formar nossa primeira Esquadra; a contratação do Almirante Cochrane para comandá-la e de dezenas de jovens oficiais ingleses e centenas de aguerridos marujos – em disponibilidade desde as guerras napoleônicas – para guarnecê-la foi a solução encontrada e sabiamente implementada, em Londres, pelo General Caldeira Brant.

Pôde, destarte, velejar Cochrane do Rio de Janeiro para a Bahia em 1^o de abril de 1823; menos de duas semanas após, partiu a Fragata *Niteróy*, comandada por John Taylor e tendo na guarnição o Voluntário Joaquim Marques Lisboa, que iniciava a carreira que o tornaria o maior e mais famoso marinheiro do Brasil.

Reestruturação da Marinha

A Armada Imperial foi suficiente e satisfatória para, durante três anos (1825-1828), bloquear o estuário do Rio da Prata por ocasião da Guerra Cisplatina e teve capital importância para impedir o esfacelamento do Império durante as múltiplas revoluções da Regência, em especial por ocasião da Confederação do Equador e Revolução Farroupilha.

Com o avançar do século XIX, a propulsão a vapor foi tomando tal impulso que acabou por impor-se aos mais conservadores chefes navais, temerosos de que a precariedade do abastecimento de carvão limitasse os movimentos de Esquadras que não tinham derrotas fixas, como acontecia com os navios mercantes.

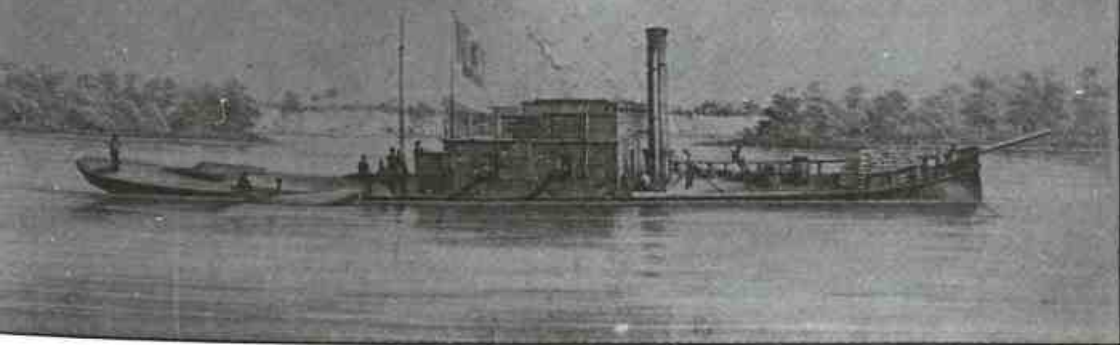
A Marinha Imperial, que já possuía barcas-correio a vapor, finalmente encomendou, na Inglaterra, o vapor (Fragata) *D. Afonso*, sendo designado para seu primeiro comandante o Capitão-de-Mar-e-Guerra Graduado Joaquim Marques Lisboa; durante o honroso comando teve ocasião de praticar dois feitos humanitários que teriam vasta repercussão: o salvamento de passageiros e tripulantes do navio *Ocean Monarch*, incendiado próximo a Liverpool, e da Nau *Vasco da Gama*, desarvorado ao largo da barra do Rio de Janeiro.

Neste período de reestruturação da Marinha, o agravamento da situação política no Prata e no Paraguai levou o governo imperial a ampliar seus meios flutuantes.

Na Europa, para tratamento de saúde da esposa, acha-se o Chefe-de-Esquadra Marques Lisboa, pelo que recebeu ordem de fiscalizar a construção de duas canhoneiras encomendadas a estaleiro francês e ordenasse e fiscalizasse a de oito outras, em estaleiros ingleses. O tempo provaria a eficiência do fiscal, pois os dez navios teriam destacado papel na Campanha Oriental e Guerra do Paraguai, tornando-se um deles, a *Parnahyba*, um dos mais famosos navios brasileiros de todos os tempos, pois no seu convés passaram à imortalidade Marcílio Dias e Greenhalgh.

Campanha Oriental e Guerra do Paraguai

Uma das “heranças” que o Império do Brasil recebeu dos tempos coloniais foi a difícil política no Rio da Prata, onde problemas sérios ocorriam desde a Restauração Portuguesa



Canhoneira Encouraçada *Tamandaré*

(1640), o que levou, logo depois, Salvador Correia de Sá a propor à Coroa a conquista de Buenos Aires. Eles assumiram proporção muito maior a partir da fundação da Colônia do Sacramento (1680), que deu origem a quase um século de lutas, tendo como palco a própria Colônia, o Rio Grande do Sul e a Ilha de Santa Catarina; só o Tratado de Santo Ildefonso (1777) poria cobro, por algum tempo, às antigas tensões.

O esfacelamento do Vice-Reinado do Prata, no início do século XIX, e o surgimento de nações independentes na região — Buenos Aires, à frente das Províncias Unidas do Rio da Prata e o Paraguai, antes mesmo do grito do Ipiranga — fez reacenderem-se as pretensões de hegemonia na região, com o Império temeroso ante a possibilidade do ressurgimento do antigo Vice-Reinado.

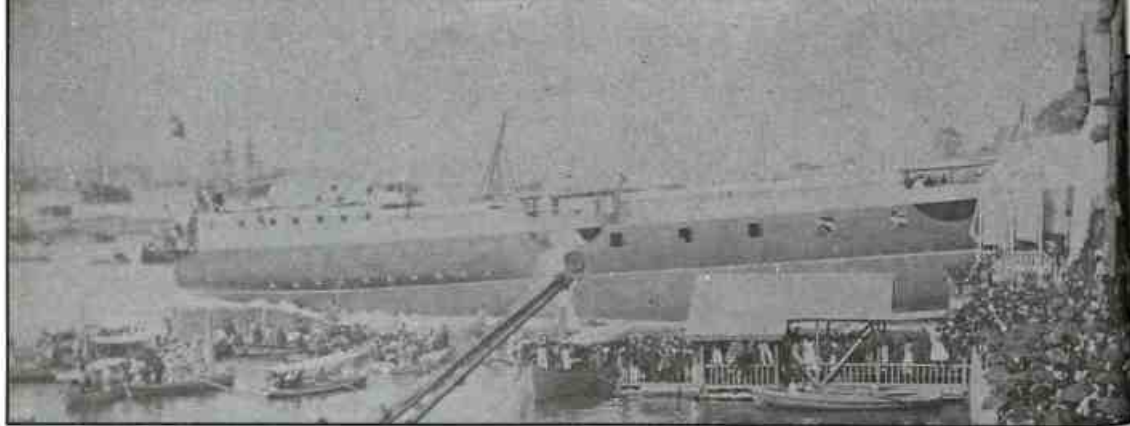
A Guerra Cisplatina deu origem à República Oriental do Uruguai, mas não alterou as dificuldades brasileiras, pois a Revolução Farroupilha deixara o governo central temeroso do separatismo sulino. A guerra contra Rosas e Oribe insere-se neste contexto, como ocorreria, em 1864, com a Campanha Oriental. Para conduzi-la militarmente, foi designado Comandante-em-Chefe das Forças Navais Brasileiras em operações no Prata o Barão de Tamandaré. Com a energia e a capacidade de comando que o caracterizavam, conseguiu o grande marinheiro restabelecer a paz na região, mas não evitou a seqüela maior do conflito, o início da Guerra do Paraguai.

Tendo a impulsividade de Solano Lopes carreado contra si o Império, o Uruguai e a Argentina, surgiu a Tríplice Aliança, com o General Mitre no comando dos exércitos aliados e Tamandaré continuando à testa das Forças Navais brasileiras, praticamente as únicas em operações.

As seqüências de êxitos alcançados pela Esquadra tiveram corolário nas vitórias terrestres: Riachuelo e a rendição de Uruguaiana permitiram que a guerra fosse levada ao território paraguaio, seguindo-se o Passo da Pátria e Tuiuti; mas chegaria o dia trágico de Curupaity, demonstrando a necessidade imediata do comando único das forças em operações, que recairia sobre o grande Luis Alves de Lima e Silva. Doente, o já então Visconde de Tamandaré solicitou exoneração do comando e retirou-se para o Rio de Janeiro.

Vida na Corte e últimos tempos

Positivamente, a frivolidade não era característica da corte brasileira no Segundo Reinado. O Imperador Pedro II devotava-se bem mais às coisas do espírito do que às alegrias



Lançamento ao mar, com a presença do Almirante Marquês de Tamandaré, do Cruzador *Tamandaré*, em 20 de março de 1890. Até hoje, é o maior navio de guerra construído no Brasil

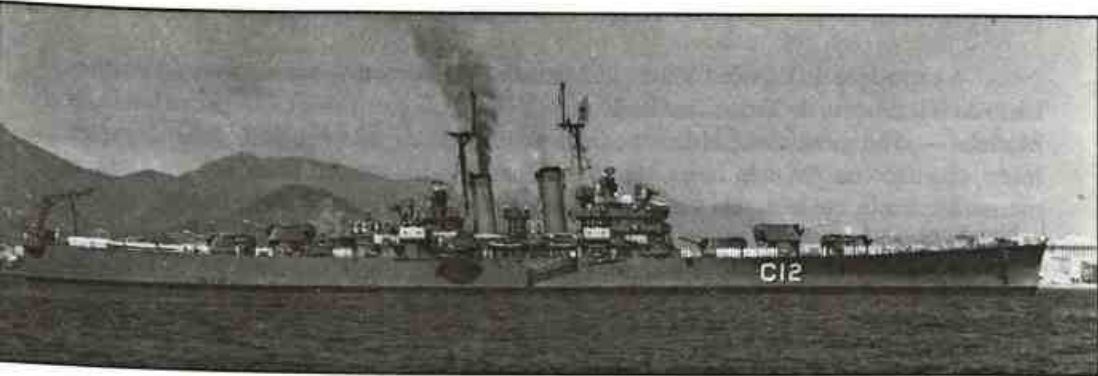
mundanas; apaixonado pela História – era presença freqüente nas reuniões do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro –, incentivador das Artes e das Ciências, acompanhava, com avidez, a vertiginosa evolução que estas iam alcançando na segunda metade do século XIX, *pari passu* com o progresso tecnológico que propiciavam. Não foi, por isso, difícil a Tamandaré adaptar-se à vida cortesã de então: homem de temperamento simples, dedicado inteiramente à Marinha, era de nobre caráter, distinto nas maneiras, apreciador das Belas Artes. Elevado a Viador (camarista) da Imperatriz, em 1855, poucos anos depois (1859) foi nomeado para chefiar a divisão que comboiaria o vapor *Apa*, no qual D. Pedro e D. Teresa Cristina visitaram o Nordeste; a viagem estreitou, para sempre, os laços que uniriam Joaquim Marques Lisboa à Família Imperial e daria ensejo ao episódio que, no ano seguinte, o faria Barão de Tamandaré. Também em 1860 teve assento no Conselho de Guerra e, transcorridos mais dois anos, foi feito Ajudante-de-Campo do Imperador, cargo que o levava a acompanhar seguidamente Sua Majestade e a ter constante presença em Palácio, principalmente após seu regresso do Paraguai, já Visconde de Tamandaré.

Uma de suas muitas obrigações na Corte era o Serviço de Semanário (ou Camarista de Semana); graças a ele hoje conhecemos, com segurança, o lugar de seu nascimento, pois tendo D. Pedro II adoecido, no final de 1883, a Câmara Municipal da Cidade do Rio Grande, ao saber de seu restabelecimento, enviou-lhe congratulações. O agradecimento, em nome do Imperador, foi feito pelo Camarista de Semana, Tamandaré, que aproveitou o telegrama, como rio-grandense, “para saudar a Câmara Municipal do lugar do seu nascimento”.

Mesmo após a Proclamação da República, manteve o Marquês de Tamandaré total fidelidade à Família Imperial, que, embora no exílio, não deixou de constantemente dar-lhe provas de maior apreço, como fez a Princesa Isabel, enviando-lhe o último e belo retrato de Sua Majestade, com dedicatória cheia de estima.

O reconhecimento em vida

Quase sempre é verdadeiro o aforismo *Sic transit gloria mundi*, lembrando-nos como passam, como são transitórias as glórias do mundo, especialmente se, perdendo a humildade, por ela nos deixamos empolgar, envaidecer. Felizmente e exatamente pela modéstia que era apanágio de seu caráter, isto ocorreu com Joaquim Marques Lisboa. O reconhecimento de suas muitas qualidades começou bem cedo, ainda como Voluntário, com



Cruzador Ligeiro *Tamandaré*

apenas 16 anos de idade. Partiu ele de um marinheiro já renomado internacionalmente, o Primeiro Almirante Lorde Cochrane, que afirmou a D. Pedro I que aquele jovem marujo seria o “Nelson brasileiro”.

Na sua longa existência, provas continuadas e excepcionalmente significativas do reconhecimento de seu valor militar, coragem, cavalheirismo, inteligência, abnegação e amor à Marinha chegaram-lhe por múltiplas vias.

Do Governo Imperial viriam as condecorações mais expressivas – basta lembrar que no Segundo Reinado, só *Tamandaré* e *Caxias* receberam a Grã-Cruz (colar) da Ordem da Rosa –, os títulos de nobreza, de Barão a Marquês, os cargos na Corte e nos conselhos.

A gratidão de governos estrangeiros foi traduzida pela Comenda da Torre e Espada (a mais importante condecoração portuguesa) e pelo cronômetro que, com bela dedicatória, ofereceu-lhe o governo britânico; das Damas de Montevidéu recebeu belíssima medalha, demonstrando sua gratidão pelo desfecho da Campanha Oriental, também lembrado por famosa quadrilha histórica, *A Victória de Montevidéu*, composta por Henrique Gomes Braga; do povo brasileiro emocionado veio a oferta de uma casa, que *Tamandaré*, dignamente, recusou: nascera pobre e pobre morreria.

Mas as maiores de todas as homenagens, as que mais fundo calariam na sua alma marinheira, vieram da Armada; em duas oportunidades anteriores ao seu falecimento, belos navios de guerra foram batizados com seu título de nobreza: em janeiro de 1865 foi batida a quilha, no Arsenal da Corte, da *Corveta-Encouraçada Tamandaré*, primeiro navio de construção mista (madeira e ferro – flancos e casamatas couraçadas – que se construiu na América do Sul); 25 anos mais tarde, caiu ao mar o maior navio de guerra já construído no País. Em vida, sua glória não foi transitória!

O agradecimento da Nação

Desde o falecimento do Almirante Marquês de *Tamandaré*, em 20 de março de 1897, a Marinha do Brasil tem mostrado que, para um homem do seu porte moral e profissional, a glória é perene; como bem escreveu o Almirante Leoncio Martins, “enquanto uma bandeira verde e amarela tremular nos mastros dos navios de guerra nas vastidões do oceano, sua memória permanecerá entre nós, marinheiros”; também o Almirante Júlio César de Noronha, ao dar a triste notícia do passamento de *Tamandaré* à Armada Nacional, afirmara que sua lembrança permaneceria como “um incitamento às mais nobres ações, como símbolo de suas glórias”.

A exposição no Espaço Cultural da Marinha e as cerimônias que memorarão o centenário do falecimento de Tamandaré serão mais alguns poderosos elos na — para a honra da Marinha — já longa amarra que vem sendo continuamente forjada. Primeiro, foi um simples busto, chantado na Avenida Beira Mar por ordem do Ministro Alexandrino, em 1907; o mesmo almirante, quando, pela terceira vez, ocupou o Ministério da Marinha instituiu (1925) o *Dia do Marinheiro*, a ser celebrado a cada 13 de dezembro.

Em dezembro de 1937, inaugurou-se solenemente o belo monumento da Praia de Botafogo que, a partir de então e por vários anos, foi cenário de significativas cerimônias navais, inclusive as da entrega da Ordem do Mérito Naval. Na cripta do mesmo estiveram depositadas as urnas com os restos mortais do Almirante Marquês de Tamandaré e da Viscondessa, sua esposa, até dezembro de 1994, quando foram trasladados para o mausoléu construído na Cidade de Rio Grande, como era desejo do ilustre Chefe Naval.

Mas não cessariam ali as homenagens; em 1948 era já Patrono da Marinha e, por lei, seu nome deveria permanecer, em caráter permanente, no *Almanaque da Marinha*, com o posto de Almirante.

Em 1952, uma terceira e importante belonave, o Cruzador *Tamandaré*, escola de várias gerações de ilustres oficiais, foi incorporado à Marinha e a ela serviu até 1976.

Finalmente, por ocasião das solenes comemorações do sesquicentenário do seu nascimento (1957), foi aprovado o escudo ou brasão d'armas, especialmente desenhado para o Marquês de Tamandaré, e criada a Medalha Mérito Tamandaré que, a partir de então, passou a ser outorgada a militares, civis e entidades que, por suas ações, tenham contribuído para o progresso da Marinha ou divulgação de seu glorioso passado.

**As grandes verdades são as mais simples;
e assim também ocorre com os grandes homens**

A. William Hare

A COMUNICAÇÃO SOCIAL, A OPINIÃO PÚBLICA E AS FORÇAS ARMADAS¹

RAMIRO JOSÉ MARCELINO MOURATO²
General (português)

Acabei de ler o trabalho do Exmo. Senhor Almirante Luiz Sanctos Döring subordinado ao título "A mídia e as Forças Armadas". É um trabalho que obriga a uma reflexão profunda sobre a situação das Forças Armadas, em face da sociedade em que se inserem e que, apesar de ter sido redigido em 1991, mantém grande actualidade e a sua mensagem irá perdurar por muitos mais anos.

A minha opinião sobre este trabalho, tão actual e tão interessante, é de pleno apoio em tudo o que nele é referido, embora peça licença ao Exmo. Sr. Almirante Luiz Sanctos Döring para tentar

1. Publicado originalmente no jornal *O Dia*, de Lisboa, de 24 de outubro de 1994.

2. Natural de Portalegre, no Alentejo (Portugal), nasceu em 13 de janeiro de 1935. Da Arma de Cavalaria, frequentou os Cursos de Comando e Estado-Maior do Exército do Brasil em 1979, Curso Superior de Comando e Direcção em 1984/85. Entre outras importantes comissões, destacamos: Comandante de Companhia e Oficial de Informações e Operações do Comando de Batalhão no C.T.I. da Guiné de 1964 a 1966, Adjunto das Operações no Comando Chefe de Moçambique de 1966 a 1969, Chefe da 3ª Repartição e Chefe de Estado-Maior da Zona Militar Norte, em Angola, de 1973 a 1975, Professor dos Cursos de Estado-Maior de 1972 a 1973, Chefe da Secção de Ensino de Tática no Instituto de Altos Estudos Militares de 1985 a 1988, Director do Curso Superior de Comando e Direcção de 1987 a 1988, Representante Militar Nacional junto do SHAPE de 1988 a 1991, Adjunto do Gen Cemgfa para a área do Planeamento de 1992 a 1994, Presidente da Comissão Portuguesa nos Estados-Maiores Peninsulares nos anos de 1992, 1993 e 1994, Governador Militar de Lisboa, desde 12 de Julho de 1994.

Alferes em 1º de novembro de 1956, Major em 6 de novembro de 1969, Brigadeiro em 16 de fevereiro de 1987 e General em 21 de agosto de 1991.

Entre outras, possui as seguintes condecorações: Medalha da Cruz de Guerra de 2ª Classe, duas Medalhas de Ouro de Serviços Distintos, duas Medalhas de Prata de Serviços Distintos com Palma, Duas Medalhas de Prata de Serviços Distintos, Medalha Comemorativa das Campanhas da Guiné, Medalha Comemorativa das Campanhas de Angola, Medalha Comemorativa das Expedições a Moçambique, Medalha da Ordem do Pacificador da República Federativa do Brasil e Medalha Grã-Cruz Mérito Militar, com Distintivo Branco, de Espanha.

uma abordagem um pouco diferente, que considero complementar e indispensável, para uma melhor definição da posição das Forças Armadas em toda esta problemática.

Não se pode ficar de braços cruzados perante um possível plano ou ação de desmoralização das Forças Armadas.

A abordagem habitual deste tipo de problema ou situação é a das relações entre a Comunicação Social e as Forças Armadas. Julgo até que esta tem sido a forma, propositadamente encontrada, para colocá-las em situação altamente desfavorável. Para que tal não se venha a verificar há que alargar, um pouco mais, o nosso estudo, não esquecendo a opinião pública, o Governo da Nação que, no âmbito das suas funções, é o responsável pela Política de Defesa Nacional e de quem dependem as Forças Armadas, assim como outros fatores que possam, de forma decisiva, influenciar este problema.

O Governo deve facilitar o acesso da Comunicação Social à informação. A Comunicação Social deve ser livre e independente. Quais as implicações que esta afirmação tem ao nível da sua estruturação e organização? Que problemas surgirão com a formação de jornalistas, a atribuição de subsídios, o controle sobre as tentativas de concentração da Comunicação Social? Quais, então, as responsabilidades e atribuições do Governo?

Quais as relações do Governo com a opinião pública? O Governo tem por responsabilidade garantir o ensino, para instruir e para melhorar a formação cultural da sociedade, em geral, possibilitando assim a constituição de uma opinião pública forte, consciente e determinada. Uma tarefa em

que a Comunicação Social (livre e independente) tem, também, um papel importante a desempenhar.

E quais as relações da opinião pública com a Comunicação Social? Em princípio, a opinião pública, dada a sua formação cultural, deve recusar toda a Comunicação Social que não possua qualidade. A Comunicação Social, escapando às indispensáveis características de liberdade e independência, pode tentar orientar, manipulando, a opinião pública. Esta terá, assim, que dispor de capacidade para rejeitar o sensacionalismo, separando o trigo do joio, não se deixando instrumentalizar e procurando sempre qualidade.

O papel e a responsabilidade do Governo em tudo o que se acaba de referir é, pois, determinante!

Será agora altura de apontar o lugar das Forças Armadas em todo este relacionamento e não esquecer os procedimentos que devem ser postos em execução. Mas há também que se ter em atenção a diferença entre as nações, ou grupos de nações, em que se pratica uma democracia consolidada e aquelas em que as democracias se encontram ainda em formação. Esta diferença é muito importante incidindo, essencialmente, no âmbito do desenvolvimento cultural das populações, isto é, na possibilidade de formação de uma opinião pública, de qualidade. Uma diferença que tam-

**A passagem pelas fileiras
de um contingente anual elevado
é uma oportunidade única para
informação de uma parte
significativa da população, para
o conhecimento dos seus
procedimentos de justiça
e de convivência**

bém se pode avaliar em termos de tempo. Um tempo que, infelizmente, se mede em gerações!

E assim surge um novo fator, aquele que mais profundamente poderá influenciar toda esta problemática e que é o referente às democracias em formação, nas quais os direitos dos cidadãos não são, por enquanto, devidamente confrontados com os seus deveres, em que há abusos maiores no âmbito da violência e da corrupção e em que as Forças Armadas aparecem, ainda, como um dos poucos baluartes de defesa dos princípios e virtudes de uma sociedade verdadeiramente equilibrada.

Situações democráticas por vezes agravadas, de forma muito acentuada, quando o seu estabelecimento ocorreu após longos períodos de regimes totalitários apoiados por militares, ou na sequência de conflitos que levaram à deserção de grande número de jovens que, posteriormente, vêm a ocupar cargos importantes, na administração pública e na própria Comunicação Social.

Esta é a situação muito especial em que se encontram as Forças Armadas de alguns países. É, fundamentalmente, para o encontro de uma solução que as respectivas Forças Armadas devem voltar a sua atenção com muito cuidado, não cruzando os braços, não silenciando, adotando até novas formas de reagir idênticas, em muitos casos, às empregues pelo novo sistema democrático em que estão inseridas, como é o caso do próprio associativismo sindical.

Há pois que refletir, definir e eleger formas de atuação contra a existência de pos-

síveis planos ou ações de desmoralização, ou outros.

As Forças Armadas dependem das orientações políticas do Governo e é perante ele que respondem. Deverão ter uma postura tão transparente e tão aberta quanto possível. A passagem pelas fileiras de um contingente anual elevado é uma oportunidade única para informação de uma parte significativa da população, para o conhecimento dos seus procedimentos de justiça e de convivência.

Há que, complementarmente, pôr em execução, também, uma política de *porta aberta* que torne acessível, a todos, o conhecimento pleno da vida militar.

E serão os próprios militares que, mais tarde, reinseridos na vida civil, constituir-se-ão nos melhores defensores dos objetivos, das virtudes, do relacionamento e da forma de viver nos quartéis e os que mais

resistirão às tentativas de manipulação levadas a efeito por intermédio da Comunicação Social.

E nós, Instituição Militar, teremos que nos organizar, estabelecendo uma estrutura própria e estar sempre prontos, nomeadamente nos grandes centros urbanos, para fazer face, por enquanto, mais a uma opinião publicada do que propriamente a uma verdadeira opinião pública. Uma ação a conduzir, de imediato, de acordo com o tipo e valor daquela, mas, em princípio, sempre por intermédio do Governo ou com apoio direto deste.

O esforço a desenvolver não pára, naturalmente, aqui. Há também que rejei-

**E nós, Instituição Militar,
teremos que nos organizar,
estabelecendo uma estrutura
própria e estar sempre prontos,
nomeadamente nos grandes
centros urbanos, para fazer face,
por enquanto, mais a uma
opinião publicada do que
propriamente a uma verdadeira
opinião pública**

tar o isolamento social, a que muitos nos pretendem sujeitar, e procurar um cada vez maior entrosamento com a sociedade civil.

Assim, e através das atividades e procedimentos referidos, cada vez menos, em regimes democráticos, mesmo nos ainda em formação, se pode afirmar ou sequer admitir que "... a esperança de resgate é sempre militar".

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PSICOSSOCIAL> /Relação civis-militares/; Comunicação Social; Opinião Pública; Mídia; Rev.& Rev.;

A MÍDIA E AS FORÇAS ARMADAS*

LUIZ SANCTOS DÖRING
Vice-Almirante

São conhecidos os processos psicológicos de realimentação. O efeito reforça a causa, que produz o efeito. Tal ciclo tende a escalar, produzindo aquilo que, durante muito tempo, freqüentou as conversas cotidianas dos brasileiros: a espiral ascendente.

Naturalmente, esta característica da pessoa estende-se ao comportamento coletivo. Nenhuma ação grupal ocorre sem que esteja antes no indivíduo.

Então, em escala social, aplica-se o ciclo a que antes nos referimos, causa e efeito realimentando-se, com tendência a aumentar de intensidade.

Ora, a interação público & mídia constitui, obviamente, caso de comportamento social; na realidade, interação entre público & pessoas da mídia. E o modelo genérico deste relacionamento pode expressar-se da seguinte forma: a mídia - que visa ao lucro e à realização pessoal de seus agentes - diz ou escreve aquilo que o público deseja, consciente ou inconscientemente, ouvir ou ler;

*N.R.: Republicação de texto da separata da RMB, do 1º trimestre de 1992.

e, ao dizê-lo ou escrevê-lo, forma, no sentido de objetivar, de organizar, a opinião do público, intensificando assim a procura pelos temas abordados. E o ciclo recomeça. Naturalmente, se houver de parte da mídia a intenção oculta, ela pode, com o tempo, criar a opinião que deseja; por exemplo, usando aquilo que, em Psicologia Behaviorista, se conhece como condicionamento. Por certo, a recíproca é cientificamente possível, contudo ninguém negará que faltaria ao público condição de organizar-se para tanto, salvo pequenos bolsões partidários, ideológicos ou de poder.

Entremos logo num dos assuntos palpitantes dos nossos dias: as diversas reportagens contra as Forças Armadas. Do que apresentamos acima, formulamos acacianamente duas hipóteses: a de um processo espontâneo e a de um plano dirigido para desmoralizar as Forças Armadas.

Para debatermos as duas hipóteses, cumpre fazer pequena e superficial incursão nos domínios da Comunicação Social.

Dizem muitos autores que sexo e conflito são temas que "vendem" notícias aos leitores e à audiência, neste último caso, indiretamente aos anunciantes de rádio e televisão (ampliáramos atribuindo esta característica ao fato marginal, aquele que se coloca à margem dos acontecimentos rotineiros).

A abordagem e a experiência dos comunicadores sociais não estariam longe daquelas dos psicólogos. Freud, pelo menos na sua primeira fase, fundamentou o comportamento humano em motivações sexuais; ao passo que Adler o colocou sobre a busca do poder, razão bastante comum dos conflitos. Não devemos, no entanto, esquecer outros conteúdos do inconsciente coletivo, como os arquétipos, dentro de uma visão junguiana da questão; embora, neste trabalho, nos limitemos a uma das duas primeiras motivações.

No caso específico das Forças Armadas, vem-se explorando o conflito. Quer sob forma de confronto entre esta instituição e alguns segmentos sociais que lhe são definitivamente hostis; quer sob a forma de escândalo, que significa o conflito entre padrões de comportamento aceites e não aceites pela sociedade.

Uma notícia ou reportagem simplesmente adversa às Forças Armadas agrada a pessoas que não nutrem simpatia pelos militares. Contudo podemos admitir que só causará impacto naquele público que radicalmente não as aprecia.

O mesmo não se pode dizer do escândalo, o grande vendedor, o grande gerador de lucro. Porque o escândalo está dentro do ser humano, a eterna luta entre o bem e o mal, ou, se quisermos falar cientificamente, o embate entre a matéria reprimida e a consciência, entre a sombra e o ego (usados os termos na acepção junguiana); o mal que cada um não admite trazer dentro de si e projeta no outro; ou no bode expiatório, quando se trata de coletividade.

Terminada a breve incursão no campo da Comunicação Social, voltemos às nossas duas hipóteses.

Analisemos, inicialmente, a do processo espontâneo. Todos sabem que o exercício do poder desgasta o exercitador. Tanto que os partidos políticos se alternam nos governos, se não imediatamente, pelo menos a médio prazo. A presença dos militares no Executivo, em época de poder centralizado, não durou um período presidencial, mas vinte e um anos. Toda aquela insatisfação acumulada, que se alivia em cada eleição, aumentou continuamente na mesma medida da duração da continuidade de um só partido. Este sentimento de rejeição, administrável, atingiu quase toda a sociedade, nos primeiros anos da década de 80, principalmente por três razões que apontamos em outro trabalho, o livro "Revolução: é possível?".

Todavia, ocorriam também, desde o final dos anos 60, sentimentos de rejeição radicais, fundamentados em ideologias que se opunham à doutrina oficial do Governo. Tais posturas de oposição irreconciliável existiam muito entre os intelectuais, os artistas e, naturalmente, os marxistas; e, em grande extensão, entre professores. Assim, a geração dos maiores centros urbanos, dos anos 60 e 70, cresceu antipatizando com os militares, em decorrência da postura de seus mestres e ídolos artísticos. Nós, militares, ouvíamos os ecos da ação política ocorrida nas salas de aula, que nossos filhos nos traziam e narravam.

A rejeição radical, reforçando a rejeição difusa a que nos referimos, colocou, como afirmamos, parte significativa da sociedade em atitude reativa, em relação às Forças Armadas. Mas isto não faria com que notícias, que as atingissem, vendessem mais jornal, nem aumentaria audiência, principalmente à proporção que a rotatividade dos governantes – já estamos no segundo Presidente – vá criando novos *scapes goats* para as frustrações e contrariedades.

Passemos a examinar a exploração – ou criação – de escândalos. Seria esta exploração, no caso das Forças Armadas, intencional? Nesta hipótese que estamos analisando, não. Mas... por que as Forças Armadas?

Razão simples: o escândalo é tanto maior, produz tanto mais impacto, quanto mais inesperado. Apesar da animosidade que muitos votam às Forças Armadas, a Nação sempre teve – e tem – em alta conta esta sua mais antiga instituição de amplitude nacional. A crença na seriedade, no patriotismo, na honestidade de propósitos do segmento militar constitui parte intrínseca da cultura brasileira. Quanto maior a credibilidade institucional, quanto maior o *status*, maior o escândalo. Por isso que os casos de personalidades públicas vão em comparação com os mi-lhantes, que ocorrem diariamente no grande centro.

Em pesquisas realizadas estiveram, para primeiras posições aos olhos um alvo convidativo para profissionais da mídia pre-ganhos e projeção; sem espessoas, existem muitas oposição radical a que nos

Como toda realidade, tais reportagens podem dar ao chamado público interno a convicção da lisura de seus procedimentos, posto que o escândalo precisa, igualmente, da característica da exceção; acontecimentos rotineiros não produzem escândalo. A exceção confirma a regra. O público externo, se não o viu, vê-lo-á com o tempo.

Passemos à segunda hipótese, a do plano de desmoralização das Forças Armadas.

Todos os aspectos adversos, que salientamos na hipótese anterior, constituem o cenário que tornaria exequível um plano deste tipo. Porém, quais seriam as motivações?

Fala-se em crise. Inúmeros analistas, alguns renomados, consideram seriamente a possibilidade de um espasmo institucional. Dentro deste quadro, outros tantos antevêm o risco de intervenção das Forças Armadas. Ora, o recurso às Forças Armadas, como iniciativa da Nação, ou adesão nacional no caso em que delas partisse a iniciativa, só aconteceria se os militares conservassem a sua credibilidade. Então, aos grupos, aos quais a ocorrência do evento parece extremamente adversa, restaria a esperança da desmoralização. Note-se bem que não estamos avalizando as previsões dos citados analistas, apenas conduzindo uma abordagem teórica.

A seguir, não se pode deixar de analisar a idéia de centros de poder externos interessados na neutralização da Vontade Nacional. Esta neutralização ocorre quando uma nação entra em estágio de profunda apatia e desânimo. A atuação da Resistência, na Europa, durante a Segunda Guerra Mundial, demonstra que, enquanto há ânimo e vontade, um povo não se dobra. Outro exemplo, os vietcongues. Ora, sabemos dos inúmeros benefícios da implosão da ex-União Soviética; em compensação, concentrou-se o poder em meia dúzia de Estados, que possuem interesses comuns. Certamente a perspectiva de uma paz perpétua, baseada num poder disciplinador centralizado, será extremamente tentadora para aqueles países e para tantos quantos, em outros, se beneficiam das negociações com aqueles (os interesses das fortunas, como suas contas bancárias, nem sempre se

**Destroem-se as instituições
mais importantes.
Paralelamente,
alardeia-se o fim de tudo,
a desmoralização completa
do Estado e da Nação**

extraconjugais de per-para a primeira página, lhares de casos seme-mente, em qualquer

centes, as Forças Arma-sa de alguns, nas pri-do público. São, pois, quantos empresários e tendam aumentar seus quecer que, entre estas que integraram aquela reportamos.

de tem vantagens e des-

sensibilizam com as fronteiras, as necessidades e adversidades nacionais). Provavelmente, desta paz perpétua decorreria um correspondente modelo econômico internacional perpétuo. Para que prevaleça este padrão pai & criança, de que trata a Análise Transacional, mister faz-se que não exista a Vontade Nacional. Pergunta-se: quem pode negar que a mídia, pela forma de abordar os fatos, induziu o País a profundo estado de desânimo e apatia? As Forças Armadas constituiriam o último baluarte de defesa dessa Vontade, se todos os outros antes caíssem.

Em terceiro lugar, vale considerar a possibilidade, bastante remota, de anseios de poder totalitário, dentro do próprio País, cujo sucesso dependeria da desmoralização das Forças Armadas; e, talvez, da subsequente adesão, naturalmente com novos chefes guindados de escalões mais baixos.

Prosseguindo, não se pode deixar de admitir o caso de grupos que, também interessados numa centralização de poder, tentassem levar os militares a posição reativa de indignação, tão intensa que se lançassem a aventuras políticas. Possibilidade também remota, quando se trata de militares da ativa.

Por fim, cumpre não esquecer os pacifistas e liberais radicais – *contradictio in adjecto*, porém realidade – que consideram terminada a função das Forças Armadas; como se o ser humano do relacionamento internacional fosse diferente daquele que povoa os centros urbanos, os campos, enfim, o espaço interno dos países, onde a violência marca a sua presença constante, às vezes em comportamentos criminosos inimagináveis. Até aceitar-se-ia a tese da extinção das Forças Armadas, se o modelo internacional caminhasse para um Governo Central democrático, com cortes e câmaras com poder de execução; mas o mundo, provavelmente, ainda verá época de Paz Americana, antes da Paz Democrática. Então, reconheça-se, neste caso seria menos um plano de grupo, porém resultado de pensamento e intenção comuns de indivíduos que compõem aquilo que G. Gurvitch chamou de Grupos a Distância.

Bem... deixamos para o fim uma terceira hipótese, que não ousamos apresentar no início do trabalho. Ela fundamenta-se naquela transposição do comportamento individual para o coletivo; e na apatia e desânimo que se abateram sobre a sociedade.

No processo interativo de que já tratamos, mídia e sociedade lançaram-se num declive, cada vez mais inclinado, no sentido de uma depressão coletiva que hoje atinge a todos, enquanto cidadãos. Os jornais, o rádio, a televisão – diga-se: as pessoas que desenvolvem atividades nestes setores – atiraram-se a uma irrefreada busca de escândalo, generalizando e, o que é pior, publicando pesquisas precipitadas, preconceituosas, que não contam toda a verdade ou, até, a verdade. Aqueles que vivem dentro das organizações atingidas, públicas ou privadas, e somente eles, podem avaliar quantas incorreções, dubiedades e inverdades são veiculadas. Destroem-se as instituições mais importantes. Paralelamente, alardeia-se o fim de tudo, a desmoralização completa do Estado e da Nação.

Estamos em franco e acelerado processo de autodestruição, interação em espiral ascensional, entre mídia e público. Nosso complexo de inferioridade nacional – injustificável – aflora a cada momento, em comparações com o chamado Primeiro (!) Mundo. Políticos, empresários, artistas, viajam para o exterior e de lá denigrem a sua Terra, sem perceber que isto igualmente os denigre, a seus filhos e seus pais. Ou já esqueceram as palavras de John Donne?

Se estamos diante de um caso de ascensão de Tánatos, como sair deste suicídio nacional? Ou queremos ser tutelados por outros, processo espontâneo tão bem estudado por Erich Fromm e Skinner, em suas obras sobre a liberdade?

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PSICOSSOCIAL> / Comunicação Social /; Opinião Pública ; Mídia; Rev.&Rev.;

Madrid (Espanha)

novembro 1997

**IV Simpósio
de História
Marítima y Naval
Iberoamericana**

Maiores informações: Jorge Ortiz Sotelo

Secretaria General da Associação Thalassa

Av. de la Aviación, nº 224 – Lima 18 – Peru

Telefone: (01) 444-5036

OS MILITARES E A POLÍTICA DURANTE A REPÚBLICA

Parte XX

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

A INCURSÃO À PONTA DA ARMAÇÃO

O desembarque na Ponta da Armação decorreu não de uma necessidade militar, mas, ironicamente, de frustrações.

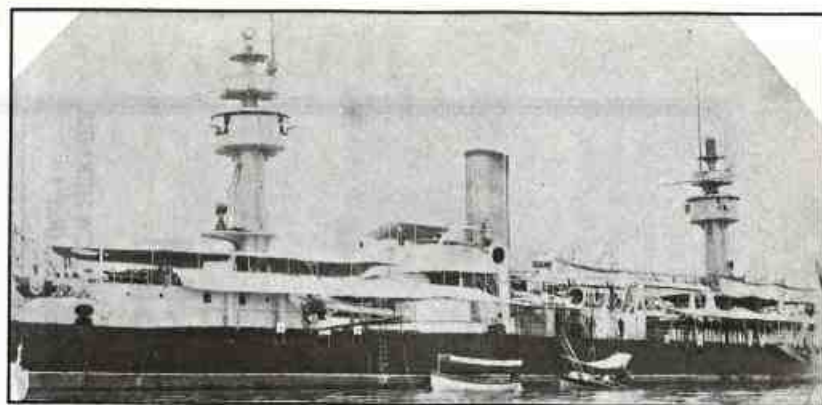
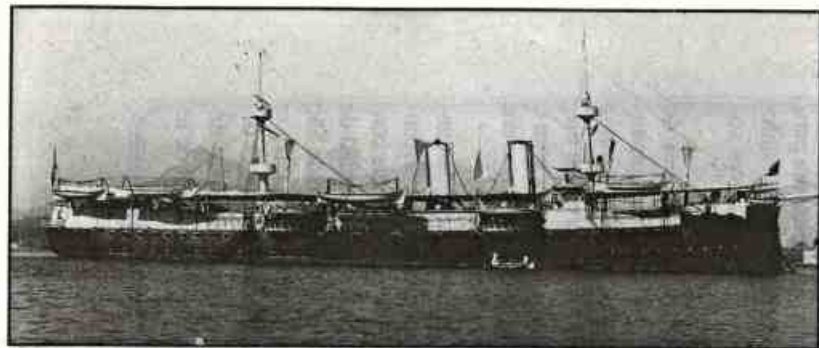
A atitude do Almirante Benham, humilhante para a Esquadra revoltada na Guanabara, deprimente para qualquer nação que possua orgulho em ostentar sua soberania, parece não haver sido devidamente avaliada em suas conseqüências por Saldanha.

O bloqueio totalmente suspenso, o abastecimento quase nulo, o envio de tropas e navios do Sul fora de cogitações, a ação insidiosa do beribéri e endemias, com destaque para a febre amarela, o bombardeio incessante a que eram submetidos os insurgentes e o moral atingido indicavam que pouco ou nada se poderia esperar da presença dos navios na Guanabara.

Todavia, os devaneios conspiravam para estimular a vontade combativa de Saldanha que, mais do que nunca, necessitava sonhar para fugir à terrível realidade.

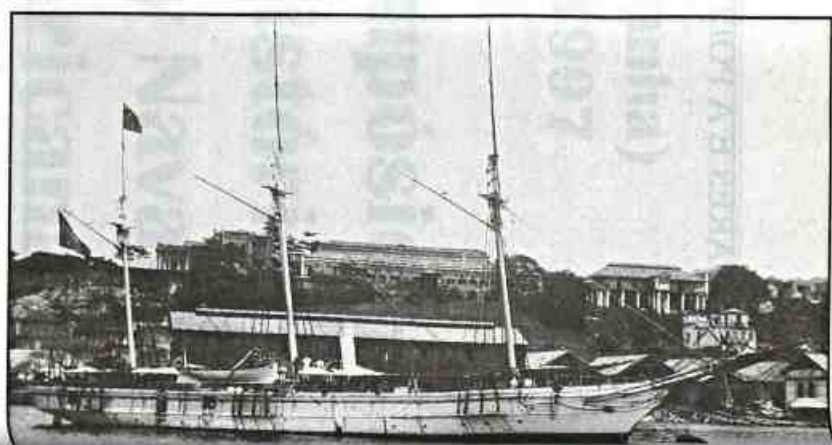
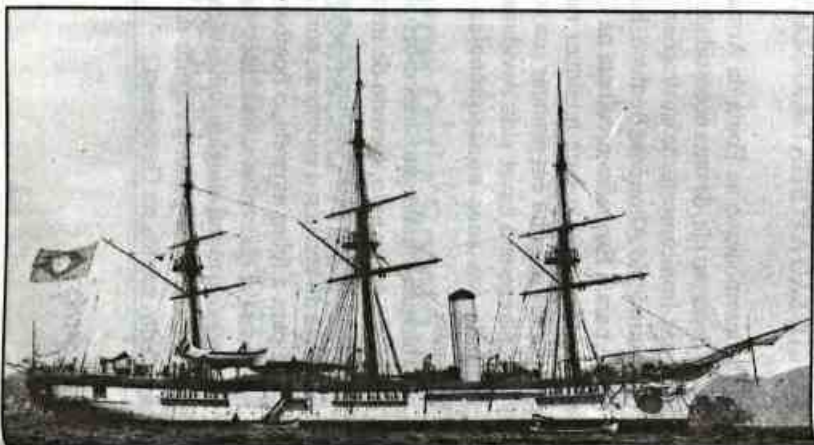
O Almirante recebera informações de que, na Capital, chefes militares em comando de tropa e civis grados estavam prontos a levantar-se contra o Governo e que ele, Saldanha, fora solicitado a cooperar com o movimento, efetuando um desembarque, em coordenação com os conspiradores.

A 3 de fevereiro reúne seus comandantes e dá-lhes notícias a respeito e acrescenta que se comprometera a “desembarcar com uma coluna de 500 homens no Arsenal de Marinha e tomar de assalto o Morro de São Bento, enquanto os conjurados em terra se apoderariam do Morro de Castelo. O desembarque, porém, só seria efetuado depois de feito pelos insurretos o sinal de terem tomado o Castelo¹¹”.



Encouraçado *Tamararé*↑, Encouraçado *Aquidaban*→
Corveta *Trajano*↓ e Vapor *Liberdade*↘

NAVIOS DA ESQUADRA REVOLTOSA



O Almirante Thompson detalha: "As forças para essa operação foram escolhidas e ficaram prontas à primeira voz. No Arsenal de Guerra saltaria uma força sob o comando do Primeiro-Tenente Antão Correa da Silva (oficial da fortaleza de Villegagnon); no cais do Pharoux, outra sob o comando do Primeiro-Tenente Timotheo Rosa (comandante do *Liberdade*) e no Arsenal de Marinha, uma terceira, sob o comando do Segundo-Tenente Arthur Thompson (oficial da fortaleza da Ilha das Cobras).

"Esses contingentes estiveram prontos, bem assim as embarcações que os deveriam conduzir à terra. Os navios da Esquadra tomaram posição em frente

à Saúde e à Gamboa (o *Aquidabã*, o *Tamandaré*, o *Trajano*, o *Liberdade*, o *Júpiter*, o *Pereira da Cunha*, o *Marte* e o *Paraíba*²).

Floriano contava com a quase unânime lealdade do Exército; suas polícias ostensiva e secreta estavam atentas e presentes em toda a cidade, sob a égide do estado de sítio. Seria difícil crer que conspirações de tal envergadura pudessem ser organizadas e que os chefes conspiradores, se existissem em número significativo, conseguissem a manutenção do sigilo e o apoio de seus subordinados no momento da verdade. Afinal, não haveria alternativa para o insucesso, fora dos pelotões de fuzilamento.

Saldanha preparou-se, planejou cuidadosamente o desembarque, distribuiu comandos e missões. A vontade de lutar, de infligir um golpe marcante e de repercussões políticas amplas ao Governo, contagiou a todos. Apenas um pormenor: Saldanha, que chefiaria em pessoa o desembarque, e seus comandados ficariam na dependência do sinal de terra, sinal que não aconteceu.

Autores que abordaram o tema falam em golpe abortado com inúmeras prisões. É intrigante, no entanto, a ausência de registro de nomes, nomes de militares em comando e de personalidades ilustres.

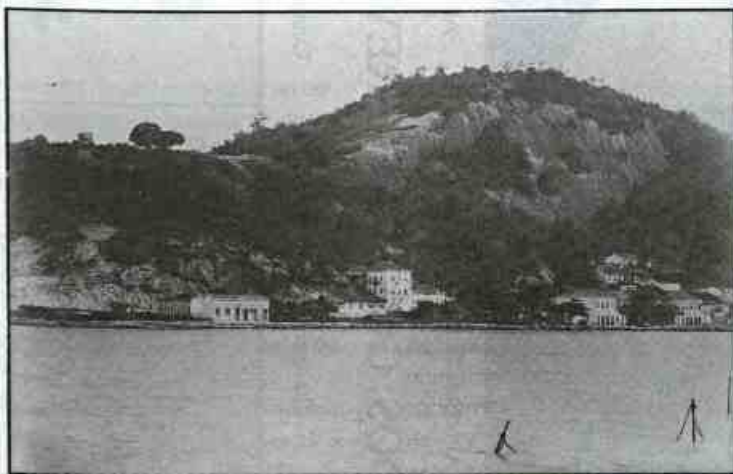
Teria havido a tentativa de deposição do Vice-Presidente ou tudo não passou de

mais uma quimera?

Já almirante, Arthur Thompson registra o seguinte comentário, em seu livro, sobre o possível evento: "Mais uma vez, iludido em sua boa-fé, o Almirante deu ordens para um desembarque na cidade³".

Acreditar no que poderia haver sido uma ilusão teria induzido Saldanha a encontrar a justificativa necessária para executar o desembarque na Armação? Este, afinal, constituiu-se menos numa razoável ação militar do que numa fantasia, que, por fantasia, tornou-se destituído de um propósito maior em termos de resultados.

O planejamento para a ação – meticuloso quanto à surpresa, ao ato de desembar-



Morro da Armação



Marechal Floriano Peixoto



Almirante Saldanha da Gama



Almirante Arthur Thompson

OS HOMENS ENVOLVIDOS: GOVERNO E REVOLUCIONÁRIOS

Júlio de Castilhos

Gumercindo Saraiva

Comandante Antão Correa da Silva





Fortaleza de Gragoatá

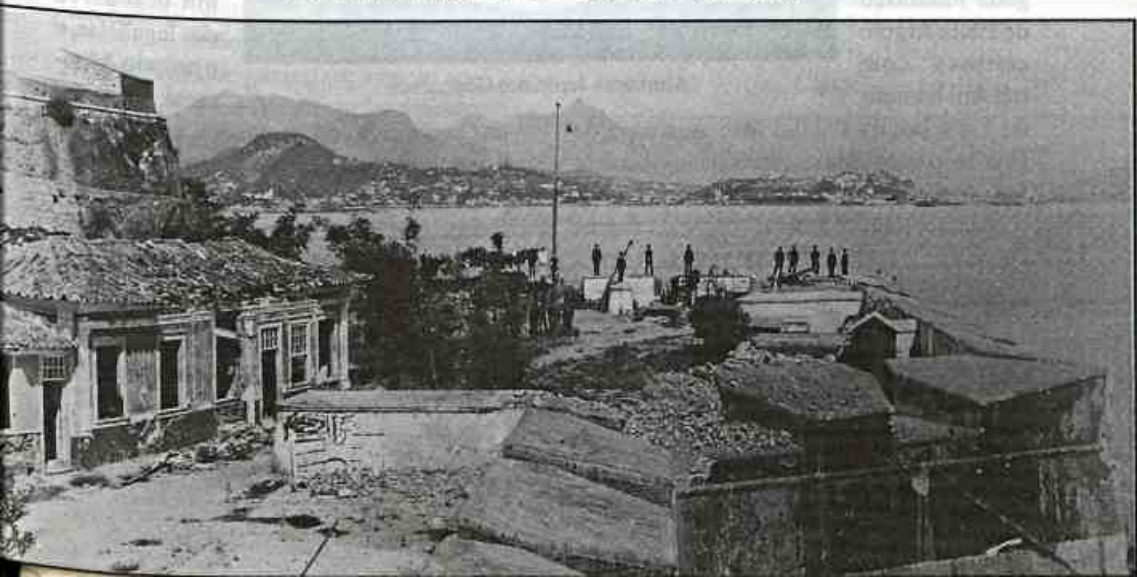
que e aos primeiros desdobramentos no terreno – pecou, certamente pela vontade de realizar um feito significativo contra Floriano, em não avaliar corretamente as perdas (a aceitabilidade), mormente no difícil momento da retirada, contra adversário mais numeroso, bem armado e municiado. Saldanha pretendia, tão-somente, efetuar uma incursão, e não poderia ter sido de outro modo.

“Uma vez que estamos impossibilitados de realizar movimento definitivo contra a Capital do País, iremos a Nictheroy. Não de passar muitos anos até que o ato que vamos praticar caia no olvido. A Nação vae

conhecer seus marinheiros⁴”, fora a exaltação de Saldanha aos seus comandados, que já dispunham da vontade necessária para inutilizar os canhões instalados na área da Armação, que continuamente mantinham sob fogo as fortalezas e os navios revoltosos.

O desembarque, adiado do **dia 8 para 9 de fevereiro**, foi executado por 430 homens, marinheiros e fuzileiros, que se reuniram na Ilha da Conceição (300) e Mocanguê Grande (130). O apoio de fogo próximo foi dado pelo *Liberdade*, que coordenou a ação de oito rebocadores e uma lancha armados, quando da abicagem. “Ao largo, o

Fortaleza de Gragoatá: ruínas da casa do Comandante



Aquidabã e o *Tamandaré* procurariam neutralizar as baterias do Morro de São João Batista e do Forte de Gragoatá. O mesmo *Aquidabã* e o *Júpiter* tentariam bloquear a passagem dos reforços do governo. A operação seria dirigida pelo próprio Saldanha e as tropas de terra comandadas pelo Primeiro-Tenente Antônio Correa da Silva^{5º}.

A Ponta da Armação tornara-se um baluarte bem fortificado, artilhado com canhões de 75 mm (Morro da Mangueira, Ponta da Areia e terraço do Laboratório Pirotécnico); vários canhões de médio calibre e um de 150 mm na Ponta da Armação. A cidade de Niterói estava com seus efetivos reforçados. Para defendê-la, o General-de-Brigada Francisco de Paula Argolo contava com três mil homens

do Exército, da Polícia Militar, Corpo de Bombeiros, batalhões patrióticos e Guarda Nacional.

Saldanha atacou dividindo suas forças em quatro colunas. "Até desembarcarem as

duas primeiras colunas, as forças floriantistas não deram sinal de vida. As forças revolucionárias, porém, ao saltarem em terra deram expansão ao seu entusiasmo, prorrompendo em estrepitosos vivas e, desse modo, despertando as hostes defensoras da terra pisada; as sentinelas perdidas bra-

daram, recolhendo, as que puderam, aos seus núcleos^{6º}. *

Os seguintes fatores devem ser levados em conta ao sucesso inicial de Saldanha, que levou quase que de roldão as tropas que guardavam a Armação: a surpresa, a superioridade de pessoal na área do objetivo, o apoio de fogo naval, que infligiu pesados danos e baixas ao sistema defensivo dos legalistas, e o próprio Almirante Saldanha



Almirante Jerônimo Gonçalves

da Gama, cuja coragem física, ao lutar lado a lado com seus guardas-marinha e aspirantes, foi transmitida a esses jovens e a todos que lhe deviam obediência. O destemor de Saldanha foi contagiante.

* N.A.: É sempre duvidosa a confiança que se pode depositar em sentinelas (vigias), em geral praças com formação militar deficiente. No caso, o sono deve ter preponderado sobre o estado de prontidão para um ataque que não era esperado.

O General Argolo, somente às 3h30min, de 9 de fevereiro, tomou conhecimento do ocorrido; os homens que recuavam traziam as notícias: a bateria da Mangueira, de grande importância tática, a do Laboratório, a Ponta da Armação, eram posições chaves nas mãos dos revoltosos. A retirada havia sido cortada. Às 6 horas, os revoltosos atingiram as ruas Visconde de Itaboraá e Visconde do Uruguai, na área urbana de Niterói.

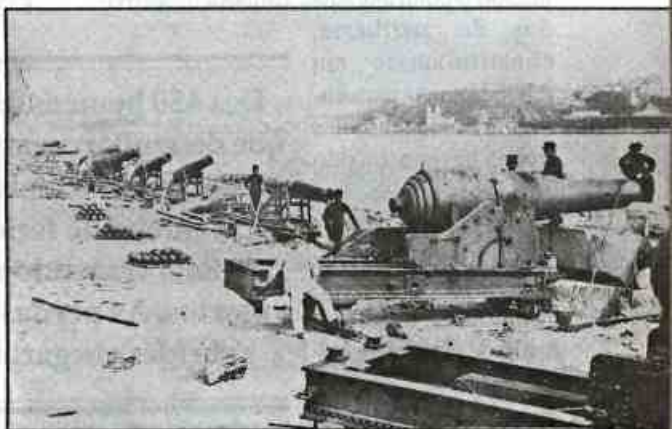
“O Coronel Fonseca Ramos, comandante da Polícia Militar, em sua parte de combate assinalou: tive a dolorosa notícia de haverem dado os revoltosos desembarque simultâneo nos seguintes pontos: – Ponta da Areia, Toque-Toque e Armação; e, mais adiante: a impressão do primeiro momento foi para mim desagradabilíssima; não sabia a que atribuir semelhante desastre⁷ (...)”

A falta de informações na escuridão da noite contribuiu para que, não havendo avaliação correta da situação, fosse levada ao comando governista a sensação de pânico. O General Argolo solicitou reforços ao Vice-Presidente. Este determinou que uma brigada da Capital Federal seguisse para Niterói.

Em seu relatório, escreveu Argolo: “Nessa ocasião me eram enviados os telegramas que garantiam o apoio solicitado, e disso dando conhecimento aos valentes defensores, que no meio do tiroteio me podiam ouvir, declarei-lhes: ‘Acabo de receber do Sr. Marechal Floriano Peixoto, Presidente da República, e do Sr. Ministro da Guerra, telegramas onde me comunicam que em nosso auxílio enviam uma brigada; somos todos brasileiros e defendemos a mesma causa; porém não nos será



O portão e sua tripulação



Uma de suas baterias

FORTALEZA DE VILLEGAGNON

(as três fotografias)

Ruínas



muito airoso se, para alcançar a vitória, for necessário o auxílio de companheiros que para aqui já marcham; conto pois com os meus camaradas⁸”.

Os revoltosos conseguiram, durante a noite, dismantelar várias baterias. “Saldanha, em pessoa, retira a cunha da culatra do canhão Whitworth 150 da bateria da Ponta da Armação⁹.”

Passado o pânico, o General Argolo elaborou seu plano de retomada da Armação e iniciou o contra-ataque. Embora desprovidos de artilharia, constituíram-se em 2.500 homens para enfrentar Saldanha, cujas tropas haviam sofrido sensíveis perdas. Em pouco tempo, “a posição dos revolucionários era insustentável, reduzidos a pouco mais de duzentos homens, (...) (...). Eram 11 horas e a ação já durava oito horas. Foi ordenada a retirada¹⁰”, que, sob forte pressão

legalista, foi realizada em ordem, em parte graças ao apoio de fogo naval.

“E assim iam sendo retomadas pouco a pouco as posições perdidas, enquanto que nos cais os rebocadores recebiam um a um a gente de Marinha. O último destacamento a abandonar seu posto de honra foi o colocado na Mangueira, sob o comando do Guarda-Marinha Muniz, que escapou do inimigo por milagre, vencendo a encosta do morro.

“O Almirante fora ferido em terra, no pescoço, ao receber uma intimação de um ofici-

al do governo, o qual foi por ele prostrado ao chão, e também na *Luci*, dirigindo a retirada, foi novamente ferido no braço direito, pelo que delegou a direção dessa retirada ao seu secretário, Capitão-de-Fragata Benjamim de Mello.” “Eram 12h45min quando largaram do cais as últimas embarcações, sendo a derradeira a *Luci*, com o Comandante-em-Chefe da Esquadra^{*}.¹¹”

As forças de Saldanha conseguiram dismantelar a artilharia que da Armação castigava as fortalezas de Villegagnon e Cobras

e procurava atingir os navios; embarcaram alguma munição e causaram baixas “do lado do governo semelhantes (nunca apareceu contagem fidedigna), senão maiores.

“Dos 450 homens da Armada que desembarcaram, voltaram para bordo mais de uma centena de fe-

ridos (12 oficiais), trazendo consigo 50 mortos. Em terra ficaram 28 mortos e seis feridos. Os navios perderam três oficiais e 19 praças, ficando feridos 14 oficiais e 29 marinheiros. As perdas totais dos rebeldes chegaram a 50%¹².”

Retornando à análise do fator aceitabilidade, verifica-se que as perdas nos efetivos governamentais foram percentualmente pequenas em relação aos 13 mil homens com que contava Floriano no Distrito Federal e Niterói; acresce que o governo possuía relativa facilidade para reposição. No que concerne às peças de artilharia inu-

Dos 450 homens da Armada que desembarcaram, voltaram para bordo mais de uma centena de feridos (12 oficiais) trazendo consigo 50 mortos. As perdas totais dos rebeldes chegaram a 50%

* N.A.: O Almirante Arthur Thompson, no posto de segundo-tenente, comandou a 3^a coluna, que desembarcou pouco abaixo da Ponta da Areia e marchou para o Toque-Toque, a fim de reunir-se a 4^a coluna do Guarda-Marinha aluno Pina Júnior. O Almirante Souza e Silva, então guarda-marinha, participou no comando do Rebocador *Gil Blas*.

tilizadas (objetivo principal da incurtilização), foram substituídas em pouco tempo. Para Saldanha, o preço fora por demais alto e, na prática, determinaria o fim da resistência na Guanabara.

“O assalto a Niterói de 9 de fevereiro foi, apesar de seu malogro final, a operação mais intrépida e bem conduzida em toda Revolta da Esquadra¹³”, opina o historiador monarquista José Maria dos Santos. O Almirante Souza e Silva contesta: “Mas não houve malogro final; os revoltosos se retiraram quando, desmontadas as baterias da Ponta da Armação, já nada mais tinham que fazer em terra¹⁴”.

A operação poderia ter sido compreensível, como parte de um contexto mais amplo, em que pudesse haver contribuído para o sucesso das armas revolucionárias. O ataque à Armação simplesmente – embora, repito, seja obrigatório que se reconheça a correção do planejamento da incurtilização, a exploração do fator surpresa, a valentia e o desprendimento dos que nela participaram e a incontestável liderança de Saldanha – não pode ser justificado, em razão das enormes e irreparáveis perdas sofridas*.

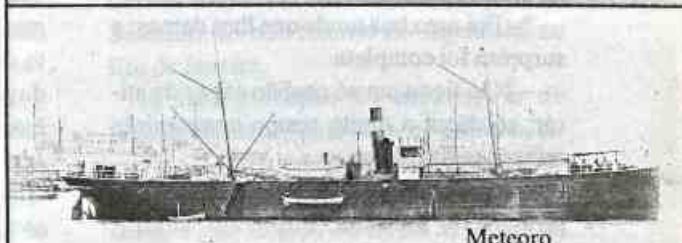
* * *

Após haver sido medicado em seus ferimentos, Saldanha, com sua presença, procurou dar conforto moral aos feridos. Em seguida, dirigiu-se ao

* N.A.: A ação de Saldanha bem mostra como teria sido fácil para Custódio de Mello a conquista de Niterói, que contava, apenas, com uma guarnição de 73 homens da Polícia Militar, sob o comando do Coronel Fonseca Ramos, e das fortalezas de Santa Cruz, do Pico e do Gragoatá, a 8 de setembro. A Armação, de onde retirou, no dia 6, armas e munição estava desguarnecida. (Ver RMB, v. 115, n.^{os} 10/12, out./dez. 1995, p. 69.



Júpiter



Meteoro



Pereira da Cunha

OUTROS NAVIOS DA ESQUADRA REVOLTOSA



Torpedeira nº 4



Sabino Vieira



Liberdade, onde se encontravam muitos oficiais. O Almirante, ainda sob o efeito emocional do violento combate que travara, parecia eufórico:

“— Foi uma boa tunda que lhes demos; a surpresa foi completa.

— Não ficou um só canhão capaz de atirar; só daqui a muito tempo conseguirão refazer-se da refrega.

— Meus meninos (referindo-se aos aspirantes de Marinha) estiveram admiráveis¹⁵.”

AINDA COM ESPERANÇAS

Embora convivesse com um cenário desanimador, com feridos superlotando as enfermarias, as baixas continuadas, pois o fogo das fortalezas e de Niterói não cessava, e o fantasma do beribéri, inimigo invisível, a cada dia mais presente, Saldanha procurava manter a esperança na vitória.

Recebe notícia de que Gumercindo Saraiva invadira São Paulo com 500 homens. Transmite mensagem a Custódio para enviar o *República*, que, junto com o *Aquidabã*, daria combate à “Esquadra de Papelão”, que, em Salvador, ultimava os preparativos para suspender. Entendia, com razão, que a vitória no mar — inquestionável até janeiro — daria significativo alento político e militar aos revoltosos. A comparação dos poderes combatentes, se levadas em conta apenas as características dos navios das forças oponentes, permitia a Saldanha vislumbrar a vitória, conquanto, por desconhecimento, o valor das torpedeiras em combate em mar aberto se constituísse em uma incógnita.

A mensagem de Saldanha dizia para o *República* vir juntar-se ao *Aquidabã* ao largo da Ilha Rasa. Essa, também, era a decisão de Custódio, que nesse sentido telegrafara a Saldanha. Ocorreria um cruzamento de mensagens. O chefe da Revolta, todavia, entendia bastar o *República* e o *Me-teoro*, armado em guerra, para enfrentar Jerônimo Gonçalves. Porém, seus oficiais convenceram-no da necessidade da presença do *Aquidabã*. Não deveriam, nem poderiam, correr riscos. Afinal, se dispunham de meios para a missão, por que não utilizá-los?

A 20 de fevereiro, Custódio de Mello, tendo o *República* por capitânia, sinaliza para que o *Aquidabã* force, uma vez mais, a barra e venha a ele juntar-se, o que aconteceu no dia seguinte.

Saldanha foi tomado de justa alegria. “Está bem”, diz o Al-

mirante. “Agora vamos ver o que eles fazem; dentro de seis dias, o mais tardar, teremos boas notícias¹⁶.”

“A 21 de fevereiro, chegou a notícia de que essas duas belonaves dirigiam-se para o norte. O Almirante Gonçalves decidiu enfrentá-las, mesmo esperando pelo pior¹⁷.” Ele, conhecedor, melhor do que ninguém, da fraqueza de sua Esquadra, dispunha, contudo, da vontade para enfrentar o combate.

Os dias, no entanto, foram passando e as novidades não chegavam. Temeu-se pelo pior. Mas o ocorrido foi a necessidade de abortar a operação, pouco depois da força-tarefa haver tomado o destino de Salvador, em razão de avarias graves no *República*: “As caldeiras e os condensadores vazam, a água sobe até a altura do estrado das máquinas; as bombas não conseguem esgotá-

las¹⁸. (...)”. Custódio determinou arribar em Paranaguá, onde os recursos para efetuar os reparos, embora poucos, eram o que possuía de melhor.

Fica uma questão quanto ao procedimento de Custódio, que pretendia dar combate à “Esquadra de Papelão” na Bahia com o *República* e o *Meteoro*: por que não cumpriu a missão com o *Aquidabã* e o *Meteoro*? Necessitaria o *República* de escolta? Pesaria mais a proteção do *República* do que o engajamento com os navios de Jerônimo Gonçalves?

Alexandrino de Alencar, comandante do *Aquidabã*, recebeu ordem para aguardar, pelo período de seis dias, fundeado ao abrigo da Ilha dos Porcos,

litoral paulista próximo a Ubatuba. O comandante, preocupado com a situação em que deixara Saldanha na Guanabara, decide retornar, findo o prazo. É, contudo, alcançado pelo *Iris*, comandado pelo Primeiro-Tenente Costa Mendes, que trazia mensagem. Embora relutasse, Alexandrino acaba por concordar e cumprir a ordem do Governo do Desterro, no sentido de que fosse para Paranaguá, juntar-se ao *República*, para dar combate a Jerônimo Gonçalves, que, segundo mensagem de Saldanha, suspendera de Salvador com destino ao Sul.

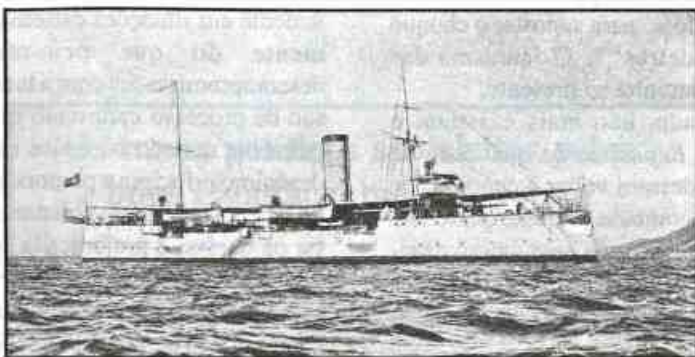
Custódio de Mello era o chefe da Revolta; o Governo do Desterro, o “governicho”, conforme Silveira Martins, era, bem ou mal, o “poder constituído” das forças revolucionárias. A Alexandrino cabia cumprir as

ordens. Ademais, no mar, sem comunicações, possuía pouca ou nenhuma informação dos acontecimentos. Autores e comentaristas atribuem, com exagero, a derrota de Saldanha ao não retorno do *Aquidabã* ao Rio de Janeiro.

A interpretação da mensagem de Saldanha parece haver sido, no mínimo, incorreta. O Sul, antes de Paranaguá ou do Desterro, era a Guanabara. Na Capital Federal, a luta decidir-se-ia. Lá as forças revolucionárias esperavam tão-somente pelo golpe final. Para a barra do Rio de Janeiro e

não para Paranaguá iria o Almirante Gonçalves.

Alexandrino recebera ordem para dirigir-se a Paranaguá, a fim de receber material e 300



Cruzador *República*

homens e retornar à Guanabara. Entretanto, o *Aquidabã* não tinha mais condições de combate e toma o rumo do Desterro. Em carta datada de **8 de março**, seu comandante explica a Custódio os motivos de sua decisão:

“Almirante – sem carvão, sem azeite (óleo lubrificante), sem mantimentos, precisamos consertar as caldeiras que estão em petição de miséria, além disto com pessoal fraco e doente de beribéri ... resolvi em harmonia com seu telegrama ir para Santa Catarina. Peço encarecidamente obter operários ...

“Custódio registra que tudo o que foi solicitado foi providenciado (...). A **11 de março**, Alexandrino ainda telegrafava: ‘... é necessário *Aquidabã* fique pronto quanto antes, bem assim o *República*’. História

Helio Leoncio Martins: "Mesmo Alexandrino reconheceu em telegrama enviado de Santa Catarina a Custódio em 24 de março que seria necessário agirem em conjunto. Dizia: 'Reunidos poderemos alcançar vitórias sobre o inimigo que compense o desastre de Saldanha no Rio de Janeiro. Separados poderemos suportar outro choque como Saldanha... *Aquidabã* mal armado, de pouca velocidade, pode bater-se e ir ao fundo, porém é erro pô-lo só para suportar o choque de sete torpedeiras¹⁹". O fantasma das torpedeiras mantinha-se presente.

Em realidade, não mais existiam o *Aquidabã* e o *República* na qualidade de navios que pudessem voltar à condição de prontos para o combate. Durante quase sete meses sem apoio de uma base, improvisando reparos que se tornavam mais frequentes e sérios à medida que o tempo passava, isso

para não dizer das precárias condições de higiene, que faziam seus tripulantes, mormente os do *Aquidabã*, também inaptos para a guerra, o futuro próximo desses navios seria a imobilização. Haviam feito demais. Qual-

quer oficial de Marinha pode avaliar o drama porque passavam esses bravos.

Neste contexto é que devem ser avaliados os comentários sobre as decisões de Custódio e Alexandrino. O decidir corre-

tamente em situações extremas, diferentemente do que pensam escribas descompromissados com a luta, é a conclusão de processo cartesiano difícil, principalmente quando os meios escasseiam, o desânimo principia a preponderar, a unidade de comando, com o distanciamento entre os chefes, é prejudicada por meios de comunicação precários e a antevisão da derrota começa a ser percebida em substituição à certeza da vitória. (CONTINUA NO PRÓXIMO NÚMERO)

O Almirante Gonçalves decidiu enfrentá-las, mesmo esperando pelo pior

BIBLIOGRAFIA

1. SILVA, A. C. de Souza, Vice-Almirante. *O Almirante Saldanha, Comandante-em-Chefe na Revolta da Armada. Reminiscências de um Revoltoso*. Editora A Noite: Rio de Janeiro, 1939, p. 225.
2. THOMPSON, Almirante A. *Guerra Civil no Brasil, Subsídios para a História, 1893-1895. Vida e morte do Almirante Saldanha*. Rio de Janeiro, 1959, 3ª edição, p. 153.
3. *Ib.*
4. SILVA, A. C. de Souza, op. cit., p. 233.
5. MARTINS, Helio Leoncio. "A Revolta da Armada - 1893". in *História Naval Brasileira*. Quinto volume, tomo IA, Ministério da Marinha, Serviço de Documentação da Marinha, Rio de Janeiro - 1995, p. 166, 167.
6. THOMPSON, Almirante A. op. cit., p. 157.
7. SILVA, A. C. de Souza, op. cit., p. 252, nota de rodapé.
8. *Ib.*, p. 261, nota de rodapé.
9. *Ib.*, p. 254.
10. THOMPSON, Almirante A. op. cit., p. 158.
11. *Ib.*, p. 159.
12. MARTINS, Helio Leoncio, op. cit., p. 168.

13. SANTOS, José Maria dos. *A Política Geral do Brasil*. J. Magalhães, São Paulo, 1930, p. 315.
14. SILVA, A.C. de Souza, op. cit., p. 270, nota de rodapé.
15. LAFAYETTE, Pedro. *Saldanha da Gama* (2^o volume). Editora Souza, Rio de Janeiro, 1959, p. 110.
16. SILVA, A.C. Souza, op. cit., p. 228.
17. MARTINS, Helio Leoncio, op. cit., p. 163.
18. LAFAYETTE, Pedro, op. cit., p. 117.
19. MARTINS, Helio Leoncio, op. cit., p. 169.

**Os maus políticos são eleitos pelos
bons cidadãos que não votam**

Paul E. Holdcraft

Saiu a nova edição do guia prático para consulta na

Revista Marítima Brasileira

ÍNDICE REMISSIVO 1996

Encontra-se à venda no Museu Naval e Oceanográfico, ao preço de R\$2,00, o Índice Remissivo da *Revista Marítima Brasileira* que, pela primeira vez, incorpora os títulos do Noticiário Marítimo.

Reserve já o seu. Tiragem limitada

A LOGÍSTICA E AS OPERAÇÕES MILITARES

ARMANDO AMORIM FERREIRA VIDIGAL
Vice-Almirante (Ref²)

INTRODUÇÃO

A logística é “o conjunto das atividades relacionadas à previsão e à provisão de todos os meios necessários à realização da guerra.”¹ É, portanto, um conceito extremamente abrangente, cobrindo um enorme conjunto de atividades, agrupadas em **funções logísticas**, tais como pessoal, saúde, suprimentos, manutenção, construção, transporte e outras que, conforme as circunstâncias específicas de cada ocasião, enquadrem-se no escopo da logística.

A **mobilização** relaciona-se intimamente com a logística, já que visa a canalizar para as necessidades da guerra os meios que normalmente estão voltados para as atividades não-militares.

Tanto a logística como a mobilização exigem cuidadoso planejamento nos períodos

de paz, para o seu funcionamento adequado quando do surgimento das crises.

A noção de logística – palavra cunhada por Jomini no início do século XIX – vem sofrendo, desde então, uma contínua evolução.

As guerras primitivas eram limitadas em termos de espaço e tempo; à medida, porém, que se expandiram geograficamente e se estenderam por períodos maiores de tempo – em grande parte como decorrência da aplicação das novas tecnologias à guerra – cresceu a importância da logística.

A Revolução Industrial trouxe profundas modificações à arte da guerra, em especial a partir da Guerra da Secessão dos Estados Unidos, na segunda metade do século XIX. Graças ao motor de combustão interna e às máquinas a vapor, a guerra mecanizou-se, e houve a industrialização

1. *Doutrina*, Escola Superior de Guerra (ESG), Rio de Janeiro, 1989, 340p;

dos suprimentos, o que, por exemplo, permitiu a produção em massa de itens como a munição. As novas armas produzidas pela tecnologia fizeram crescer as necessidades logísticas, sendo necessário suprir as tropas com enormes quantidades de munição e combustível, o que veio dar à guerra uma dimensão antes impossível de ser imaginada.

Para os não-profissionais, as ações logísticas, por não terem, em geral, características espetaculares, são quase completamente ignoradas. A mídia – que, na atualidade, acompanha a guerra bem de perto – volta a sua atenção para o sensacional e não consegue discernir a ação discreta da logística. Mesmo os militares deixam-se empolgar pelos aspectos operativos da ação militar e não valorizam devidamente a logística, esquecendo-se de que ela é fator essencial para a vitória.

Desde o fim da Guerra do Paraguai, em 1870, o Brasil não teve a responsabilidade da condução de uma guerra; sua participação na Primeira Guerra Mundial foi apenas simbólica e na Segunda Guerra Mundial, embora essa participação fosse mais efetiva, envolvendo elementos terrestres, marítimos e aéreos de suas Forças Armadas, ele atuou como um parceiro dos Estados Unidos, a quem cabiam o planejamento das operações e o apoio logístico. Durante esse conflito, através do *Lend and Lease*, o país viu atendidas todas as suas necessidades de armas e equipamentos; totalmente apoiados pelo sistema logístico norte-americano, não conseguimos apreender todas as dificuldades que estão por trás de um eficiente sistema logístico. Ao fim do conflito, a si-

tuação pouco mudou: o *Military Assistance Program* (MAP), que substituiu o sistema anterior, ajudou-nos a manter a ilusão de que todo o problema logístico consistia em preencher requisições, sem maiores cuidados quanto ao que se estava pedindo. Assim, importamos material que poderíamos obter no País como juntas de papelão, parafusos, arruelas e, no outro extremo da cadeia, itens dificilmente necessários, como carcaças para bombas e outros semelhantes, o que representava uma medida da nossa incompetência no aspecto logístico.

Com o tempo, pressionados por uma série de circunstâncias – o crescimento da indústria nacional e a possibilidade de nacionalizar diversos itens de reposição, o fim do MAP, o redirecionamento de nossas aquisições para a Europa, etc. –, tivemos de desenvolver o nosso próprio sistema logístico;

Tivemos de desenvolver o nosso próprio sistema logístico; fizemo-lo à imagem do sistema americano. Criamos um modelo totalmente inadequado à nossa realidade e, portanto, ineficaz

fizemo-lo à imagem do sistema americano, que era o único por nós conhecido, sem atentarmos para a colossal diferença entre as necessidades estratégicas e disponibilidade de recursos entre os dois países. Criamos um modelo totalmente inadequado à nossa realidade e, portanto, ineficaz.

Apesar dos inegáveis avanços dos últimos anos nesse setor, é incontestável que muito ainda resta por fazer. A análise dos aspectos logísticos em duas guerras recentes pode ser útil para uma reavaliação de nossas idéias em relação aos problemas logísticos atuais.

A amplitude do tema impede que tratemos aqui de todos os múltiplos aspectos envolvidos, limitando-nos a discutir apenas os mais relevantes em cada caso.

Por motivo de ordem interna – a necessidade de criar um problema externo que desviasse a atenção do crescente descontentamento popular com a situação político-econômica do país –, a junta militar que governava a Argentina desencadeou, em 2 de abril de 1982, uma operação militar para ocupar o arquipélago das Falklands/Malvinas, as Georgias do Sul e as Sandwich

do Sul, que se encontravam sob o domínio britânico. Contra a expectativa argentina, que acreditava numa solução negociada para a crise, o governo da Grã-Bretanha, liderado por Margareth Thatcher, decidiu recuperar as ilhas através de uma operação militar, tendo montado, com esse objetivo, uma força naval. A *Royal Navy* – que passava por um processo de esvaziamento em virtude de uma concepção

estratégica que restringia o seu papel ao de coadjuvante da Marinha dos Estados Unidos na OTAN – usou a oportunidade criada para demonstrar aos políticos o erro de avaliação cometido, que deixava o país sem flexibilidade estratégica.

O desafio logístico para a concretização dessa decisão política era de grandes proporções: as principais bases britânicas, localizadas na Grã-Bretanha, distavam mais de 8 mil milhas marítimas (mimas) do teatro

de operações; a Ilha de Ascensão, usada como base avançada para as operações, situada a uma distância de cerca de 4 mil mimas das Falklands/Malvinas, atenuou um pouco o problema que, entretanto, ainda permaneceu de considerável monta.

A situação argentina era bastante diversa. O arquipélago dista apenas 400 mimas do território da Argentina, de modo que, sob o ponto de vista da distância envolvida, o problema logístico era consideravelmente

menor. Entretanto, por uma série de fatores, ele foi se tornando extremamente difícil.

A decisão de levar para as ilhas cerca de 10 mil soldados, na sua grande maioria jovens convocados da classe 1962-3, mal preparados – as melhores tropas argentinas foram usadas para garantir as fronteiras com o Chile, de quem se temia um ataque de ocasião, aproveitando-se da situação para

resolver pendências com a Argentina –, decorreu de um erro fatal de avaliação: a Grã-Bretanha não lutaria pelas ilhas; diante do fato consumado ela negociaria e, em troca de algumas concessões econômicas, aceitaria a nova situação. O número exagerado de soldados explica-se por questões de política interna da Argentina: o Exército tinha de participar, de forma significativa, da glória da recuperação definitiva do arquipélago – uma aspiração verdadeiramente

**Os submarinos nucleares
britânicos negaram aos
argentinos o uso do mar. A partir
daí, o abastecimento dos homens
em terra ficou totalmente na
dependência do apoio aéreo,
utilizando-se apenas da pequena
pista do aeroporto de Port
Stanley, capaz de operar
no máximo aviões de porte
do Hercules**

2. "Conflito no Atlântico Sul". Armando A. F. Vidigal. *Revista Marítima Brasileira (RMB)*, 107 (10/12): 9-50, out.-dez, 1987.

*N.R.: Ver também "A Guerra das Malvinas": *RMB*, 4^o trim./96, página 39.

te nacional – que, de outra forma, ficaria apenas com a Marinha e a Força Aérea; é claro que o número expressivo de soldados reforçaria a tendência britânica para negociar, dissuadindo qualquer possibilidade de reação armada, por remota que fosse essa hipótese. Sem dúvida, o número elevado de soldados criou sérios problemas de abastecimento, mormente após as forças navais britânicas, especialmente os submarinos nucleares, terem negado aos argentinos o uso do mar, com a frota argentina procurando a segurança dos seus portos (o território continental da Argentina foi considerado santuário durante todo o conflito). A partir daí, o abastecimento dos homens em terra ficou totalmente na dependência do apoio aéreo, utilizando-se apenas da

pequena pista do aeroporto de Port Stanley, capaz de operar no máximo aviões de porte do *Hercules*³. A manutenção da pista operativa até o fim das hostilidades, apesar dos freqüentes bombardeios, atenuou, apenas em parte, o problema.

Quando do assalto final a Port Stanley pelas tropas britânicas, as tropas argentinas, dispostas no perímetro defensivo da cidade, nas elevações próximas, tiveram dificuldades de abastecimento, não havendo helicópteros suficientes para o apoio logístico.

Tendo em vista a impossibilidade de utilização da pequena pista de Port Stanley

pelos bombardeiros e interceptadores argentinos e a retirada do Navio-Aeródromo *25 de Maio*, os aviões da Marinha e da Força Aérea da Argentina tiveram de operar de bases no Sul, no limite de seu raio de ação, apesar de usarem tanques de combustível descartáveis. A existência de apenas dois aviões-tanque para reabastecimento em vôo – aviões *Hercules* adaptados para esse tipo de emprego – limitou o reabaste-

cimento em vôo apenas aos *Super Étendard* da Marinha que, armados com o míssil ar-superfície *Exocet*, obtiveram êxitos significativos, como o afundamento do Destroier *Sheffield* e do mercante *Atlantic Conveyor*, este com importantes equipamentos para as operações em terra (vale citar os três helicópte-

ros pesados *Shinook* que afundaram com o navio).

Levando em consideração as limitações da aviação argentina – além das já citadas, o fato de seus aviões não operarem noturno –, o Almirante Woodward, após o desembarque na Baía de São Carlos, deixou apenas no local, com o objetivo de proteger a vulnerável cabeça-de-praia dos ataques aéreos inimigos, os contratorpedeiros e fragatas de sua força, afastando para uma posição bem mais a leste das ilhas os seus dois vitais navios-aeródromos, fora, portanto, do alcance da aviação argentina. Os navios de apoio logístico só faziam o de-

O afastamento dos navios-aeródromos da Baía de São Carlos — motivo de controvérsia entre Woodward e diversos comandantes de navios — diminuiu sensivelmente a eficiência do sistema de defesa aérea da força naval que permanecia em São Carlos

3. O não prolongamento da pista pelos argentinos durante o período de tempo que a frota britânica navegava para as ilhas é uma evidência de que os dirigentes argentinos não acreditavam que a Grã-Bretanha lutaria. Tão logo esta reocupou Port Stanley, tomou providências para o prolongamento da pista de modo a permitir a operação de seus aviões de combate.

sembarque de material para as tropas em terra no período noturno, retirando-se, tão logo nascia o dia, para leste, em busca da proteção dada pela distância.

O afastamento dos navios-aeródromos da Baía de São Carlos – motivo de controvérsia entre Woodward e diversos comandantes de navios – diminuiu sensivelmente a eficiência do sistema de defesa aérea

da força naval que permanecia em São Carlos:

devido ao longo percurso a ser feito pelos

Sea Harrier para ocupar posição nas Patrulhas Aéreas de Combate (PAC) estabelecidas,

eles só podiam permanecer no posto duran-

te um período muito limitado de tempo, obrigando a um revezamento muito grande dos poucos aviões disponíveis (oito no *Invincible* e 12 no *Hermes*) e, conseqüentemente, diminuindo o número de PACs estabelecidas (no máximo duas) e o número de aviões por PAC. Como não poderia deixar de ser, as PACs não detiveram os ataques argentinos e a força naval britânica, es-

tática na Baía de São Carlos, pagou um alto preço por isso.

Como só dispunham de um navio-tanque de

esquadra – o ARA *Punta Medanos* – os

argentinos mobilizaram dois navios petroleiros

mercantes para o reabastecimento no mar de sua força naval, dividida, enquanto ope-

rou, em três grupos-tarefas. Devido ao pouco tempo de operação desta força naval – após o afundamento do Cruzador *Belgrano* por um submarino ela retirou-se para os seus portos – não é possível uma avaliação

do desempenho do apoio logístico argentino à força naval.

Para os britânicos, em face das enormes distâncias envolvidas, a operação para a reconquista das Falklands/Malvinas e suas dependências constituiu-se num extraordinário feito logístico, fator determinante da vitória no campo militar.

A Ilha de Ascensão foi transformada numa formidável base militar avançada para apoio às operações. Aviões *Belfast*, que por motivos econômicos haviam sido vendidos para particulares, foram requisitados, para formar uma linha permanente de

transporte para a ilha, levando equipamentos, material e suprimentos. Dá bem a idéia da grandeza desse esforço o fato de que, antes da crise, o movimento aéreo em Ascensão que era de ordem de 40 aviões por mês, ter subido, durante a crise, para, aproximadamente, 400 aviões por dia.

A força de apoio logístico móvel para apoio à força naval foi constituída com os navios da *Royal Fleet Auxiliary*, compreendendo quatro grandes navios-tanques da Esquadra, um pequeno navio-tanque de Esquadra, cinco navios-tanques de apoio, quatro navios de re-

abastecimento de Esquadra, um navio de suprimentos, um navio de apoio de helicópteros e seis navios de desembarque de apoio logístico; foi também constituída com os navios da *Royal Maritime Auxiliary Service*, compreendendo um navio de salvamentos e um rebocador; e, ainda, com

A operação para a reconquista das Falklands/Malvinas constituiu-se num extraordinário feito logístico, fator determinante da vitória no campo militar

Antes da crise, o movimento aéreo em Ascensão era da ordem de 40 aviões por mês. Durante a crise, subiu para 400 aviões por dia, aproximadamente

cerca de 50 navios mercantes retirados do tráfego – *Ships Taken Up From Trade* (STUFT) –, compreendendo três transatlânticos (dois utilizados como transporte de tropas e um como navio-hospital), 15 navios petroleiros, oito navios do tipo *roll-on-roll-off* (Ro-Ro) de carga geral, um porta-contêiner, quatro navios mistos (contêiner e carga geral), seis navios de carga geral, quatro navios de apoio *off-shore* para uso como navios oficinas (tênderes), três rebocadores, um navio lançador de cabo submarino e mais cinco rebocadores adaptados como navios de contra-midas de minas, 76 navios no todo!

Os navios mercantes afretados ou requisitados tiveram que sofrer grande número de adaptações para melhor cumprirem as suas tarefas de guerra: colocação, quando possível, de plataformas para operação de helicópteros; aumento da autonomia de alguns navios (como os *ferries* usados na travessia do Mancha), pela transformação de tanques de lastro em tanques de combustível, pelo uso de tanques tipo “travesseiro” para dar maior capacidade de água potável ao navio (grandes sacos de polietileno) e, com o mesmo propósito, instalação de equipamentos confiáveis para dessalinização da água do mar (sistema de osmose invertida); ampliação das instalações existentes para acomodar uma tripulação maior (equipes de helicópteros, guarnições de canhões, operadores de equipamentos de comunicação, técnicos em cifras, etc); adaptação para permi-

tir transferência de carga leve no mar e reabastecimento de combustível (os petroleiros foram aparelhados para transferir óleo no mar pela popa, mais fácil que a transferência pelo través e possível de ser realizada mesmo em condições muito adversas de tempo); instalação de novos equipamentos de comunicação e máquinas de cifra, etc.

Os contêineres demonstraram toda a sua

versatilidade na adaptação de navios, podendo ser usados como alojamentos, banheiros, refeitórios, estação de abastecimento para helicópteros, direção de tiro para artilharia, e mais um sem-número de utilizações. Podem inclusive ser mantidos prontos e somente levados para bordo quando sobrevier a crise.

O planejamento em tempo de paz para a utilização de navios mercantes em situa-

ções de crise é fundamental para diminuir o tempo de adaptação dos navios e assegurar o seu melhor uso possível.

Os números que expressam as realizações dessa força são impressionantes: foram realizadas 1.200 transferências de carga no mar, envolvendo gêneros, munições, suprimentos e combustível (só de combustível foram transferidas 400 mil toneladas); cerca de 300 transferências foram feitas de helicóptero, em geral dos navios de suprimento para os demais.

Impressionados pelo apoio logístico móvel britânico, os soviéticos – que acompanharam muito de perto o *modus operandi* de

O planejamento em tempo de paz para a utilização de navios mercantes em situações de crise é fundamental para diminuir o tempo de adaptação dos navios e assegurar o seu melhor uso possível.

Os contêineres demonstraram toda a sua versatilidade naquela adaptação. Podem inclusive ser mantidos prontos e somente levados para bordo quando sobrevier a crise

uma força integrada à OTAN – referiram-se a uma verdadeira “retaguarda móvel”.

Aviões *Hercules* vindos da Ilha de Ascensão complementaram as atividades logísticas fazendo 40 lançamentos de material por pára-quedas para a força naval.

Uma importante base flutuante de reparos foi estabelecida em áreas mais abrigadas das Georgias do Sul, logo após sua retomada, com auxílio dos navios adaptados como navios-tênderes. Esta base foi capaz de realizar importantes reparos, tanto dos danos resultantes de combate como os decorren-

tes de avarias normais, tais como a substituição do hélice de passo variável do *Avenger* e da turbina a gás da *Southampton*; o extenso reparo do Destroier *Glamorgan*, atingido por um míssil superfície-superfície *Exocet* lançado de uma improvisada plataforma em terra; o reparo do *Plymouth* e o

de grandes proporções da *Argonaut*. A participação desses navios de apoio a mergulhos de grande profundidade, adaptados como navios-oficinas, foi tão extraordinária que os britânicos, logo após o conflito, compraram um deles, o *Stena Seaway*, modificando-o adequadamente, e o incorporaram à *Royal Fleet Auxiliary* como tênder para apoio a submarinos nucleares.

O Marechal-do-Ar Sir John Curtiss, que comandou a *Royal Air Force* (RAF) durante as operações nas Falklands/Malvinas, expressou a sua convicção de que “toda a aeronave da linha de frente deve ter a capacidade de ser reabastecida em vôo”. Ele salientou a necessidade de procurar-se um compromisso entre o número de aeronaves de reabastecimento disponíveis e a capaci-

dade de cada avião de reabastecimento, de modo a garantir a flexibilidade operacional necessária, tanto mais importante quão maiores forem as distâncias envolvidas.

Durante o conflito, aviões *Harrier* da Força Aérea (GR-3) voaram diretamente da Ilha de Ascensão para os navios-aeródromos, graças a um sem-número de operações de reabastecimento em vôo; os *Vulcan*, para bombardear os radares nas cercanias de Port Stanley (operação *Blackbuck*), e os *Ninrod*, usados para fazer patrulha marítima ao longo da costa ar-

gentina, partindo da Ilha de Ascensão, fizeram essa longa travessia e a viagem de retorno cumprindo um rigoroso programa de vôo, com inúmeros reabastecimentos, possivelmente com apenas uma falha (o *Vulcan* que teve de pousar no Rio de Janeiro no limite do seu com-

O conflito serviu para demonstrar a versatilidade do helicóptero tanto nas funções de combate como nas funções logísticas.

O uso desses aparelhos só parece limitado pela pouca imaginação ou falta de iniciativa dos dirigentes

bustível).

O conflito serviu para demonstrar a versatilidade do helicóptero tanto nas funções de combate como nas funções logísticas. O uso desses aparelhos só parece limitado pela pouca imaginação ou falta de iniciativa dos dirigentes. A perda dos três helicópteros pesados quando do afundamento do *Atlantic Conveyor* obrigou os britânicos a uma penosa marcha a pé, no difícil terreno da Falkland-Leste, de São Carlos até Port Stanley, com cada homem transportando uma pesada carga às costas.

A transformação do navio de passageiros *Uganda* em navio-hospital permitiu que o pessoal ferido fosse atendido com a máxima eficiência bem próximo à área de combate, o que reduziu sensivelmente o número

de mortes e diminuiu as seqüelas dos feridos em combate.

A GUERRA DO GOLFO⁴

No dia 2 de agosto de 1990, o Iraque invadiu o Kuwait, dominando o país em poucas horas. O Conselho de Segurança das Nações Unidas, por pressão dos Estados Unidos, determinou a aplicação de sanções contra o invasor, autorizando, de imediato, o bloqueio naval e a interdição aérea do Iraque e do Kuwait. Graças a uma combinação de pressões e concessões por parte dos Estados Unidos, formou-se uma coligação de países, sob liderança norte-americana, incluindo até mesmo países árabes, que terminaria por desencadear uma operação militar de grande envergadura contra o Iraque, restaurando o *statu quo ante*.

O papel da logística foi fundamental nas diversas fases do conflito.

Na primeira fase, conhecida como Escudo do Deserto, as forças navais e aéreas da coligação, preponderantemente norte-americanas, estabeleceram o bloqueio naval e a interdição aérea do Iraque e do Kuwait ocupado; durante esta fase, teve início a concentração, na Arábia Saudita, das forças terrestres que, posteriormente, decidiriam a sorte da guerra.

A gigantesca concentração de meios de toda ordem, numa região totalmente desprovida de recursos para apoiá-los, exigiu, como não podia deixar de ser, em esforço logístico de enormes proporções.

A gigantesca concentração de meios de toda ordem, numa região totalmente desprovida de recursos para apoiá-los, exigiu, como não podia deixar de ser, um esforço logístico de enormes proporções

Um considerável número de unidades navais, com os seus meios aéreos orgânicos, foi deslocado imediatamente para a área, além de unidades da Força Aérea: 13 navios, entre os quais três cruzadores modernos, foram posicionados no Mediterrâneo Oriental; no Mar Vermelho, concentraram-se três grupos-tarefas nucleados em navios-aeródromos e seis cruzadores dotados

de sistema Aegis (posteriormente, um dos grupos-tarefas foi transferido para o Golfo Pérsico); no Golfo, de início, alinharam-se dois grupos-tarefas nucleados em navios-aeródromos e os Encouraçados *Wisconsin* e *Missouri*, com seus canhões de 16 polegadas

para apoio de fogo naval, reforçados, subsequentemente, por mais dois grupos-tarefas nucleados em navios-aeródromos — um proveniente do Golfo e um francês com o Navio-Aeródromo *Clemenceau* — e, ainda, uma força-tarefa de desembarque anfíbio, constituída por 31 navios, e com um contingente de desembarque no valor de uma brigada de fuzileiros navais, totalizando 18 mil homens.

Essa imensa força naval, distribuída em áreas geográficas distintas, exigiu a presença de forças de apoio logístico móveis, com grande número de navios de apoio de vários tipos, para assegurar a sua permanência na área de operações por tempo indeterminado, em condições de prontidão operativa.

A concentração das forças terrestres representou por sua vez um feito logístico extraordinário. Numa primeira etapa, foram

4. "A Guerra do Golfo — Uma Análise Político-Estratégico e Militar", Armando A.F.Vidigal, *RMB*, 112 (1/3 e 4/6); 15-62, jan-mar e abr-jun 1992.

levados para a área 350 mil homens, mais tarde reforçados com outros 200 mil, num total de 550 mil homens. Além do pessoal, foi necessário transportar os suprimentos – gêneros, munição, combustível, etc. – e os equipamentos que armam um exército moderno – carros de combate, artilharia de campanha, viaturas diversas, etc.

O fator tempo é nesses casos muito importante. Para que se pudessem dispor, no menor espaço de tempo possível, de tropas na área – que não só demonstrassem, sem sombra de dúvidas, a determinação dos aliados de usarem a força, mas, também, pudessem deter um eventual ataque iraquiano à Arábia Saudita – fuzileiros navais norte-americanos, a primeira tropa usada numa situação de crise, foram aerotransportados para a zona de conflito. Para transportar os 18 mil homens da 7ª Brigada de Fuzileiros Navais foram necessárias 250 sortidas do avião C-141. No dia 18 de agosto esta operação foi concluída, com todo o efetivo da brigada na Arábia Saudita, apenas, porém, com o seu equipamento individual. Todos os suprimentos e equipamentos dessa tropa tiveram de ser transportados por mar, numa operação extremamente rápida e eficaz, só possível graças à existência nos Estados Unidos de um adequado sistema de transporte militar, montado após a experiência do Vietnã.

Dentro da estrutura do Transporte Militar existe o Sistema de Transporte Militar Marítimo (o Sistema de Transporte Militar Aéreo foi acionado para o transporte da 7ª Brigada de FN), que compreende três forças: a Força Auxiliar da Esquadra, a Força

para Missões Especiais e a Força Estratégica de Transporte Marítimo (*Strategic Sealift Force*), que é o objeto de nossa atenção neste ponto.

A Força Estratégica compreende navios mercantes de diferentes tipos, como porta-contêineres, petroleiros, navios de carga geral, navios Ro-Ro, etc, divididos em duas categorias: navios prontos e navios de prontidão. Em ambas as categorias, os navios mercantes são agrupados em esquadrões, cada esquadrão ficando sob o comando de um capitão-de-mar-e-guerra da Marinha dos Estados Unidos com um pequeno staff.

Os navios prontos são mantidos com guarnição completa, carregados, em condições de suspender tão logo sejam acionados. Esses navios, nas condições que prevaleciam durante a Guerra Fria, eram pré-posicionados em pontos considerados estratégicos segundo a avaliação dos Estados Unidos. Quando da Guerra do Golfo, havia um esquadrão posicionado na Ilha de Diego Garcia, no Índico; um no Atlântico, na Ilha de Ascensão; e, finalmente, um terceiro na Ilha de Guam, no Pacífico Oriental. Cada esquadrão transporta os suprimentos para uma brigada de fuzileiros navais, com os suprimentos para cerca de um mês de operação. Tão logo teve início a operação Escudo do Deserto, os esquadrões de Diego Garcia e Guam foram imediatamente acionados, ficando o de Ascensão para ser posteriormente acionado, como aconteceu mais tarde.

O esquadrão proveniente de Diego Garcia chegou à Arábia Saudita no dia 18

Todos os suprimentos e equipamentos dessa tropa tiveram de ser transportados por mar, numa operação extremamente rápida e eficaz, só possível graças à existência nos Estados Unidos de um adequado sistema de transporte militar, montado após a experiência do Vietnã

categorias: navios prontos e navios de prontidão. Em ambas as categorias, os navios mercantes são agrupados em esquadrões, cada esquadrão ficando sob o comando de um capitão-de-mar-e-guerra da Marinha dos Estados Unidos com um pequeno staff.

Os navios prontos são mantidos com guarnição completa, carregados, em condi-

ções de suspender tão logo sejam acionados. Esses navios, nas condições que prevaleciam durante a Guerra Fria, eram pré-posicionados em pontos considerados estratégicos segundo a avaliação dos Estados Unidos. Quando da Guerra do Golfo, havia um esquadrão posicionado na Ilha de Diego Garcia, no Índico; um no Atlântico, na Ilha de Ascensão; e, finalmente, um terceiro na Ilha de Guam, no Pacífico Oriental. Cada esquadrão transporta os suprimentos para uma brigada de fuzileiros navais, com os suprimentos para cerca de um mês de operação. Tão logo teve início a operação Escudo do Deserto, os esquadrões de Diego Garcia e Guam foram imediatamente acionados, ficando o de Ascensão para ser posteriormente acionado, como aconteceu mais tarde.

O esquadrão proveniente de Diego Garcia chegou à Arábia Saudita no dia 18

de agosto, mesmo dia em que se completou a operação de transporte da 7ª Brigada, de modo que esta pôde assumir as suas posições de combate, completamente equipada e com suprimentos nos níveis mais altos, exatamente no **dia 20 de agosto**.

Os navios de prontidão da Força Estratégica ficam em portos dos Estados Unidos, descarregados, em condições de suspender, com os equipamentos e suprimentos de unidades militares a serem determinadas, num prazo de até 20 dias após o recebimento da ordem. Em geral, esses navios são de bom porte, em torno de 55 mil TPB, e têm velocidade de cruzeiro muito elevada, cerca de 27 nós (*fast sealift ships*). No **dia 13 de agosto**, partiram os primeiros desses navios com destino à Arábia Saudita, com suprimentos e equipamentos para a 24ª Divisão de Infantaria Motorizada do XVIII Corpo de Exército Aerotransportado.

Os dois exemplos apontados, um referente aos navios prontos e outro aos navios de prontidão, dão uma idéia do esforço logístico empregado para apoiar um efetivo de mais de meio milhão de homens. A manutenção de todo esse pessoal em condições de combate implicou no estabelecimento de um fluxo contínuo de equipamentos e suprimentos durante toda a duração da crise: em qualquer ocasião podia-se contar cerca de 300 navios de apoio no mar, indo ou vindo. A incapacidade do Iraque de interferir nas linhas de comunicação marítimas dos aliados – da mesma forma como ocorrera com os argentinos em 1982 – teve um efeito considerável sobre o resultado do conflito.

Logo no início das operações terrestres, tropas especiais foram helitransportadas para uma posição 113 quilômetros adentro do território iraquiano, ali montando uma base logística – Base Cobra

O início da segunda fase da Guerra do Golfo, conhecida como Tempestade no Deserto, marca o fim da fase de “emprego político do Poder Militar” e o começo do emprego da violência. Inicialmente, foram usados apenas os meios aéreos – aviões embarcados e de bases de terra, mísseis de cruzeiro *Tomahawk* – e bombardeio naval contra alvos específicos, com a finalidade de reduzir a capacidade militar do Iraque, destruir a infra-estrutura do país e quebrar o moral especialmente das tropas. Nesta subfase, o consumo de combustível de aviação e das diversas munições usadas foi

de grande monta, exigindo o sistema logístico ao máximo.

Na subfase seguinte, em que concomitantemente aos ataques aéreos tiveram lugar as operações terrestres, foi posto em prática o novo conceito operacional norte-americano,

inspirado na prática israelense da Guerra dos Seis Dias, em que o inimigo é mantido permanentemente sob pressão, sem oportunidade para se recuperar do ataque inicial e se reorganizar. Tal conceito operacional implica no estabelecimento de um sistema logístico extremamente ágil.

Na Guerra do Golfo, isso foi conseguido pelo estabelecimento de bases logísticas avançadas em relação ao deslocamento das tropas. Logo no início das operações terrestres, tropas especiais foram helitransportadas para uma posição 113 quilômetros adentro do território iraquiano, ali montando uma base logística – Base Cobra – defendida por uma brigada da 101ª Divisão Aerotransportada, helitransportada para o local numa ação que envolveu 430 helicópteros, constituindo-se, pois, na maior ope-

ração helitransportada de todos os tempos. O *leap frog* – salto da rã – como ficou conhecido o sistema, permitiu que as tropas aliadas pudessem avançar com enorme rapidez, sem problemas de combustível ou munição, definindo a situação a seu favor em menos de 100 horas de combate.

CONCLUSÃO

As guerras modernas comprovam a importância crescente da logística para as operações militares. Os aspectos espeta- culares da parte operacional dos conflitos faz com que os não-profissionais não se apercebam de que o sucesso da batalha depende, em larga escala, do êxito em prever e prover, nas quantidades adequadas e no momento certo, os meios necessários para a vitória em combate.

Vínculo estreito entre logística e mobilização – A canalização de todos os

A canalização de todos os recursos para enfrentar uma situação de guerra estabeleceu um vínculo estreito entre a logística e a mobilização

A análise dos dois conflitos ressalta a importância do planejamento para o sucesso das operações logísticas. Por exemplo, uma definição prévia dos navios mercantes que poderão vir a ser úteis para o esforço de guerra, a preparação dos planos de adaptação desses navios para que melhor se adequem às novas tarefas, o estabelecimento da legislação que permitirá a requisição dos navios previamente selecionados e a convocação de suas tripulações civis são providências que devem ser tomadas durante os períodos de paz, praticamente sem custos pois só serão postas em execução quando caracterizada a emergência.

A importância de o país possuir uma Marinha Mercante significativa – não só por motivos de ordem econômica mas também de segurança, fica patente; é relevante não só o número de navios disponíveis mas o seu nível de sofisticação, tanto em termos de projeto como de equipamentos. Cabe ao governo criar as condições indispensáveis para que a Marinha Mercante nacional seja

recursos para enfrentar uma situação de guerra – é impossível manter permanentemente uma estrutura militar capaz de, por si só, fazer face a qualquer contingência possível – estabeleceu um vínculo estreito entre a logística e a mobilização. O apoio

logístico móvel da força naval britânica no conflito Falklands/Malvinas exigiu o afretamento ou a requisição de cerca de 50 navios mercantes, assim como a Guerra do Golfo levou os norte-americanos a mobilizarem um núme-

ro considerável de embarcações mercantes para atenderem às necessidades da guerra. No conflito entre argentinos e britânicos, houve uma verdadeira mobilização industrial e científico-tecnológica, não só para a adaptação dos navios afretados ou requisitados mas, também, para o aperfeiçoamento das armas existentes e prontificação mais rápida das armas que ainda estavam em desenvolvimento.

capaz de enfrentar a concorrência internacional, mantendo suas tripulações constituídas por nacionais. Os Estados Unidos aprovaram recentemente a lei que dá aos navios mercantes nacionais, que sejam susceptíveis de mobilização durante uma crise, um subsídio de US\$ 2,1 milhões por ano, por navio, desde que eles mantenham bandeira e registro norte-americano, sejam tripulados por na-

cionais e tenham sido construídos em esta-
leiros dos Estados Unidos.

A alta qualificação necessária ao soldado moderno — ele não só tem de operar e manter equipamentos extremamente sofisticados mas, como vimos, precisa estar preparado para tomar a iniciativa no combate — valoriza o soldado profissional em relação ao conscrito. Os bisonhos convocados e voluntários argentinos pouco puderam fazer frente aos soldados altamente profissionais britânicos. As tropas norte-americanas, que constituíram a maioria esmagadora das tropas da coligação, eram de solda-

dos profissionais. Sob o ponto de vista exclusivamente militar, o soldado profissional é uma imposição da guerra moderna. A logística de pessoal terá de levar essa nova realidade em consideração, bem como a superioridade da qualidade sobre os números. Um ponto fundamental nessa consideração é a van-

tagem de dispor de uma força com grande mobilidade e muito versátil em termos do terreno (deserto, florestas tropicais, etc).

Capacidade de reabastecimento em voo

— Na atualidade, toda e qualquer aeronave militar deve ter a capacidade de ser reabastecida em voo. Em face das distâncias envolvidas, o conflito Falklands/Malvinas tornou isso evidente. Por falta de um número adequado de aeronaves-tanques, os argentinos tiveram de reservar os dois únicos aviões de reabastecimento para os *Super Étendard*, ficando as suas demais aeronaves limitadas ao uso de tanques descartáveis de combustível, o que restringiu severamente

o seu emprego, além, é óbvio, do fato de não operarem noturno: por exemplo, o apoio logístico móvel britânico era mantido durante o dia bem à leste do arquipélago, fora do alcance dos aviões de ataque argentinos, só realizando operações de descarga na Baía de São Carlos durante a noite.

O consumo de munição, inclusive mísseis, superou, em ambos os conflitos, todas as expectativas, evidenciando a necessidade de maiores estoques estratégicos e de um sistema mais ágil de reposição dos itens consumidos na linha de frente. O estabelecimento de bases terrestres avançadas na Guerra do Gol-

fo permitiu o avanço rápido das tropas no terreno, sem problemas logísticos.

A capacidade de manter e reparar os equipamentos na própria zona de combate — quando operando longe de suas bases, representa uma enorme vantagem, como o

conflito entre argentinos e britânicos demonstrou. A adaptação de alguns navios como navios de reparo permitiu a realização de reparos de monta e o retorno pronto dos navios avariados ao combate.

Os contêineres demonstraram toda a sua versatilidade — Um planejamento eficiente permitiu que as tropas britânicas se apresentassem prontas para embarcar, em condições de combate, em tempo extremamente curto (apenas um fim de semana): as tropas de Comandos tinham seus equipamentos e suprimentos pré-acondicionados em navios prontos para suspender; os paraquedistas dispunham de *pallets* e contêi-

Sob o ponto de vista exclusivamente militar, o soldado profissional é uma imposição da guerra moderna. A logística de pessoal terá de levar essa nova realidade em consideração, bem como a superioridade da qualidade sobre os números

neres já carregados em suas bases só sendo necessário transportá-los para a área de embarque. O uso futuro de contêineres – inclusive para a rápida adaptação de navios mercantes para a guerra – parece ilimitado.

A dependência excessiva de fontes externas – Os argentinos sofreram enormes restrições operativas porque o seu sistema de suprimentos dependia excessivamente de fontes externas e eles não dispunham de estoques estratégicos significativos (para a maioria dos países, especialmente se subdesenvolvidos, a manutenção de grandes estoques estratégicos é economicamente inviável). Durante as crises, a aquisição de itens estratégicos fica difícil, pois a possibilidade de boicote é grande, mormente para um país do Terceiro Mundo envolvido com um do Primeiro Mundo. A Argentina e o Iraque sofreram boicotes da comunidade internacional (a solidariedade latino-americana para com a Argentina foi, no caso, de pouca utilidade) e enquanto duraram os conflitos não tiveram acesso ao mercado

internacional. No caso da Argentina, ela não pôde adquirir novos mísseis ar-superfície *Exocet*; cerca de 30% de seus aviões de ataque A-4 ficaram imobilizados por falta de peças de reposição; faltaram tanques descartáveis para os seus aviões, que operavam no limite do seu raio de ação; muitos mísseis superfície-ar *Roland* tornaram-se inoperantes por falta de sobressalentes, etc.

Em qualquer ocasião podia-se contar cerca de 300 navios de apoio no mar, indo ou vindo

A importância de um bom nível de nacionalização de equipamentos – ou pelo me-

nos das suas peças de reposição de maior taxa de consumo, é fácil de compreender. Dependendo a eficácia de um sistema de armas das características da arma e, ainda, da capacidade do usuário de empregá-la adequadamente e de mantê-la propriamente, é possível obter um sistema de armas menos sofisticado – e, portanto, mais facilmente nacionalizável –, que seja mais eficaz que um de maior sofisticação, porém mal operado e mantido por pessoal desqualificado para operar e manter equipamentos de grande complexidade.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<LOGÍSTICA> /; Guerra das Malvinas; Guerra do Golfo;

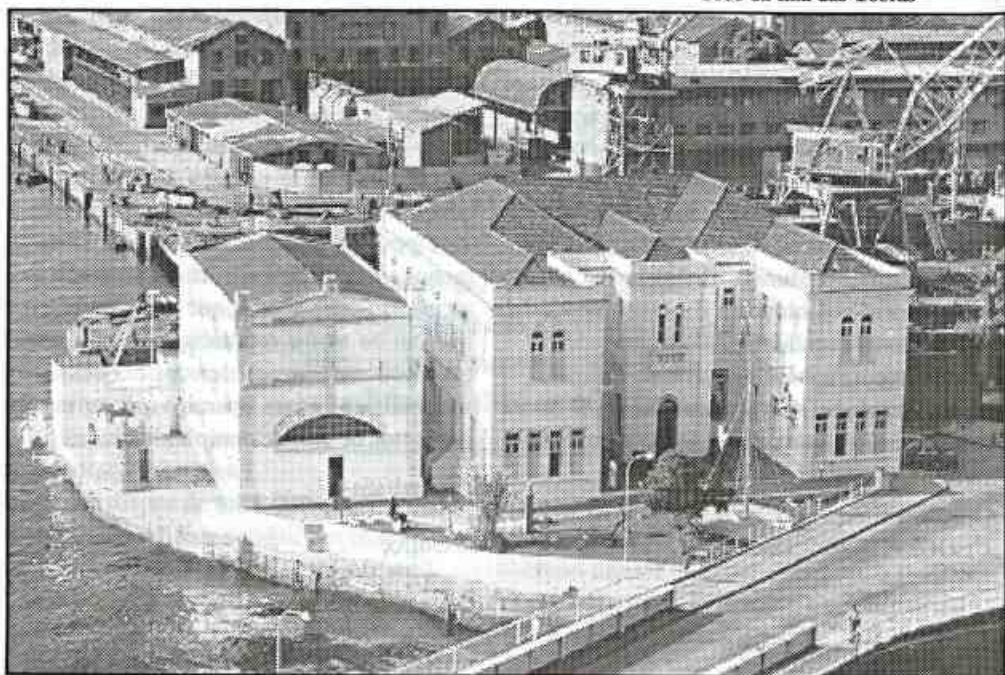
Eles podem porque pensam que podem

Virgílio



Conheça o Serviço de Documentação da Marinha

Sede da Ilha das Cobras



O SDM é o órgão com atribuição de estudar, pesquisar e divulgar a História Marítima Brasileira e conservar o patrimônio histórico e artístico da Marinha Brasileira.

Criado em 1943, o órgão reúne seis departamentos – alguns nascidos ainda no século passado.

Atualmente, o SDM está instalado em três prédios históricos: Sede Ilha das Cobras, Sede Dom Manuel (Praça XV) e Espaço Cultural da Marinha. Na Sede Ilha das Cobras, funcionam a Biblioteca (com mais de 110 mil obras), os Arquivos da Marinha (com 90 milhões de documen-

tos), e os departamentos de História Marítima e de Administração.

Na Sede Dom Manuel, estão o Departamento de Publicações e Divulgação (que edita há mais de 100 anos a *Revista Marítima Brasileira* e outras publicações) e o Museu Naval e Oceanográfico.

OS CINCO SÍTIOS DA COLÔNIA DE SACRAMENTO

ALEJANDRO NELSON BERTOCCHI MORAN*

Historiador uruguaio

(Tradução do Corpo Editorial da RMB)

No dia 1º de janeiro de 1680, o Mestre de Campo Dom Manuel Lobo, Governador do Rio de Janeiro, fundou na costa setentrional do Rio da Prata, quase em frente à cidade de Buenos Aires, a Colônia de Sacramento, passando a ocupar militarmente as ilhas vizinhas de San Gabriel e Martin García.

Este fato significou um notável avanço nos intentos da Coroa de Portugal de fazer chegar os limites sulinos do Brasil ao grande rio descoberto por Juan Dias de Solís em 1516. De tal maneira, a linha de Tordesilhas, aquela que emanava da bula do Papa Alejandro Borgia, em 1494, era consideravelmente superada, penetrando audaciosamente em terras que ainda não haviam sido controladas pelos espanhóis.

Contudo, o Governador de Buenos Aires, Dom José de Garro, notificado desse fato, enviou uma pronta comunicação aos portugueses para que abandonassem aquela posição. Ante a resposta negativa, decidiu-se pela força das armas, enviando o Mestre de Campo Dom Antonio Vera y Muxica com 260 soldados e uma força de aproximadamente três mil índios guaranis das Missões Jesuíticas para proceder à expulsão dos portugueses.

Chegado este poderoso contingente frente às incipientes muralhas da colônia, efetuou-se uma reunião entre Lobo e Garro, sem chegar a um acordo que evitasse o uso das armas. Dessa maneira, os índios encabeçaram o assalto aos baluartes, por todas as partes, com uma ânsia incontrolá-

* Membro fundador da Academia Uruguaia de História Marítima e Fluvial, da Liga Marítima Uruguaia, da Comissão Editorial da *Revista Naval del Uruguay*, do Conselho Diretor da Associação de História Marítima e Naval Ibero-Americana (Thalassa). Texto escrito em espanhol e recebido em novembro de 1996.

vel, em que pese a bizarra defesa que faziam os lusitanos, como indicam as crônicas da época.

Diante desse encarniçado combate, Lobo inicia o içamento da bandeira branca, quando é atacado pelos índios, sendo salvo pelo General Vera, que saiu de espada em punho, evitando seu assassinato. Esse fato tão importante para o desenvolvimento da história desse lugar deu-se **no dia 7 de agosto de 1680**.

Tão logo cessaram os combates e chegou a notícia à Europa, com o conseqüente alvoroço diplomático, os portugueses passaram a reclamar violentamente a devolução da nova Colônia. Ainda se viviam os ecos da Guerra da Restauração e, além disso, a Espanha achava-se muito debilitada sob o reinado de Carlos II, O Encantado, que posteriormente seria o último monarca da Casa da Áustria.

Naquela ocasião, marcada por tramas e manobras das diplomacias, a coroa espanhola acabou aceitando a devolução do território, o que foi confirmado na assinatura do Tratado Provisional que se estabeleceu em Lisboa em **7 de maio de 1681**.

Desta data em diante, para a Colônia de Sacramento iniciou-se um longo contencioso que durou quase um século, onde o fragor das armas se unira ao desenvolvimento da diplomacia, no qual se destacara desde sempre o caráter lusitano, enquanto os espanhóis, ao contrário, mostraram-se nas lides da guerra. Nascia assim um verdadeiro pomo de discórdias, que conturbou as relações entre as coroas ibéricas por esse tempo já assinalado, quando também se fazia sentir a aliança luso-britânica oposta à política espanhola, coisa a que se acrescentaria, por certo, o pacto de família, com a instalação dos Bourbons nos dois lados dos Pirineus.

Iniciava-se agora um período de consolidação e trabalho para a Colônia com a pro-

jeção de seu porto a nível continental, onde o comércio ilegal começou a fazer-se sentir. Anos mais tarde, em **1701**, firma-se um novo documento entre as partes, em que a Espanha permitia aos portugueses as operações comerciais e a navegação no Rio da Prata. Todavia, as dificuldades para a Colônia recomçavam, já que o vice-rei do Peru intercedera junto à Corte espanhola para conseguir a pronta expulsão dos lusitanos do Rio da Prata.

Tal entrevero aconteceria no **mês de outubro de 1704**, quando uma poderosa força se apresenta frente aos muros da Colônia, sob o comando do Sargento-Mor Dom Baltazar García Ros, com cerca de dois mil espanhóis e quatro mil índios guaranis, impondo rigoroso sítio à praça, durante seis meses. O governador da Colônia, Veiga Cabral, ante a gravidade do fato e por não poder romper o cerco, solicita ajuda ao Rio de Janeiro. Somente abandona a praça após a chegada de uma flotilha organizada no Brasil, na qual embarcou a totalidade de seu pessoal, abandonando a cidade em mãos do vencedor. Isso aconteceu em **março de 1705**.

Entretanto, a guerra pela sucessão espanhola trouxe em si várias mudanças, entre as quais a determinação de que a Colônia deveria ser novamente entregue a Portugal, segundo os termos do Tratado de Utrecht. No entanto, Felipe V, assessorado por seus notáveis e atento às informações que lhe chegavam de Buenos Aires, limitou o domínio lusitano ao espaço de um tiro de canhão, a partir dos baluartes da praça, com o que se assumia que os portugueses não tentariam ocupar nenhum outro ponto do território rio-platense. Em **11 de novembro de 1716**, a praça era entregue ao representante lusitano Gomes Barbosa.

Neste ínterim, ocorreu a fundação de Montevidéu, onde, em **1724**, uma flotilha portuguesa tentou estabelecer um povoa-

do. Ali, o governador de Buenos Aires, Bruno de Zavala, atuou antecipadamente, conseguindo assentar as cores do pavilhão de seu rei na península montevideana, o melhor porto do Rio da Prata.

A controvérsia entre as coroas ibéricas ocupa plenamente todo esse espaço histórico continental. O Tratado de Permuta de 1750 e o restante das sucessivas assinaturas eram somente o reflexo oficial do que se vivia, ou porque os choques eram constantes, ou por causa da forma de comércio dos lusitanos, que afetava gravemente os espanhóis, pois as restrições do sistema hispânico só deixavam espaço para o comércio de produtos próprios. Desta forma, a manutenção da Colônia de Sacramento transformou-se num osso duro de roer para a Espanha.

O referido Tratado de 1750 tem sido ao longo do tempo uma grande fonte de controvérsias para os historiadores. Sua assinatura supunha que a Espanha fizera a entrega das Missões Orientais e do Rio Grande, em troca da cidade da Colônia de Sacramento, devendo emigrar os indígenas e sua população para a margem ocidental do Rio Uruguai, ou a Banda Oriental. Este desagradável fato trouxe em paralelo a chamada "Guerra Guaranítica", entre os anos de 1754 e 1756 – de que tanto se tem escrito –, que significou a ruína para a comunidade missioneira e o quase extermínio dos índios ali sediados. Finalmente, todos esses episódios foram inteiramente inúteis, dado que Carlos III anulou o Tratado no ano de 1761, revertendo à Coroa espanhola o que fora entregue em 1750.

Naquela época, o governador de Buenos Aires, Pedro de Cavallos, atuara rapidamente. Em agosto de 1762, ataca com uma poderosa força a Colônia de Sacramento e a toma, após alguns dias de assédio, aprestando na enseada 26 navios mercantes ingleses. Poucos dias depois, uma Esquadra

anglo-portuguesa composta de 11 navios, sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra MacNamara, fez-se presente, intentando a desforra, começando um combate de artilharia contra as baterias da praça. O ponto alto do combate acontece com o encalhe e incêndio do capitânia, *Lord Clive*, poderoso navio de 64 canhões e 400 homens de tripulação, que se perde completamente, inclusive o seu comandante-geral. Este fato deu-se em janeiro de 1763.

A aliança de Portugal e Grã-Bretanha considerou uma afronta em escala planetária aos dois reinos borbônicos. Por isso, nada se estranha que na assinatura do Tratado de Paz de Paris, em 10 de fevereiro de 1763, uma de suas cláusulas estipulava uma nova devolução da Colônia de Sacramento a Portugal. Isso se levou a cabo no dia 24 de dezembro daquele mesmo ano, retornando as coisas tal qual estavam no princípio, obtendo os lusitanos uma nova vitória diplomática sobre a errática política da Corte espanhola.

Os historiadores rio-platenses têm escrito dezenas de títulos sobre o significado da Colônia de Sacramento no período histórico em que esteve sob a bandeira portuguesa. Destaca-se assim seu notável desempenho nas esferas comerciais, com o que representou para a Real Fazenda espanhola o desenvolvimento incontrolável da pujante entrada de mercadorias, que foi na colônia um verdadeiro tufão, onde os números sempre foram significativos. Realmente, a ineficaz política comercial que tinha a Espanha nas Américas, com seu rígido centralismo e seus privilégios para o porto sevilhano, era quem de forma indireta apoiava a ingerência portuguesa na região. Posteriormente, em 1778, com o lançamento do Regulamento de Livre Comércio, a Espanha pôde outorgar uma maior liberdade comercial a seus súditos americanos.

A essa altura, sucedeu no panorama mundial um grave acontecimento para os interesses imperiais da Grã-Bretanha: a guerra pela independência das colônias norte-americanas.

Como se pode supor, o esforço inglês seria dirigido plenamente para o intento de sufocar a rebelião, que se agravava rapidamente, já que primeiro a França, logo a Espanha e a Holanda, aproveitando-se da situação, declararam guerra à Grã-Bretanha e ajudaram os insurgentes anglo-americanos com todas suas forças. Diante deste grave panorama, a Inglaterra decide colocar na zona focal do Atlântico Norte todo o seu potencial de luta, abandonando outros pontos, como no caso o Atlântico Sul.

Assim, Portugal ficou só para enfrentar a Espanha, já que sua tradicional aliada empenhou-se inteiramente em outros teatros e, por isso, sua empresa sobre o Rio Grande, que se dá em **1º de abril de 1776**, detona a guerra mais uma vez com os espanhóis. Ante esta situação e conhecendo que os ingleses desta vez não poderiam intervir no conflito, o Rei Carlos III, da Espanha, decide enviar ao Rio da Prata uma poderosa força, embarcada com os meios mais fortes de que dispunha.

Esta disposição significava a presença no Atlântico Sul do maior conjunto bélico que conhece a história da região: mais de 100 navios e cerca de 10 mil homens de todas as armas, sob o comando naval do Almirante Casa Tilly e comando superior a cargo de Cavallos, nomeado efetivamente o primeiro vice-rei do Rio da Prata. Só a operação britânica sobre as Malvinas, no ano de 1782, superou estes números do século XVIII.

A campanha espanhola foi rápida, já que Portugal não dispunha na região de uma força para opor-se efetivamente, porque somente concentrava a defesa sobre o Rio de Janeiro e no Norte brasileiro. Assim, a

força de Cavallos cai com todo o seu potencial sobre a Ilha de Santa Catarina, onde chega **no dia 20 de fevereiro de 1777**, iniciando-se os preparativos para o combate que se desenvolveria sobre o vértice que era a poderosa Fortaleza de Santa Cruz, segundo os planos de Cavallos.

As forças da guarnição lusitana eram bastante experientes e o seu potencial naval resumia-se a quatro navios de linha, quatro fragatas e três navios mercantes fundeados na Enseada de Garupas, ao norte da ilha. **No dia 21**, Cavallos e seu estado-maior, embarcados na Fragata *Santa Margarita*, procedem ao reconhecimento da costa da ilha para escolher a zona de desembarque. No dia seguinte, navios de Casa Tilly penetram em Garupas, onde após um breve combate de perseguição sobre a flotilha portuguesa – que foge para o Rio de Janeiro –, culmina a operação preparando o caminho para o desembarque da força, que se dá sem problemas, **na noite de 22 para 23 de fevereiro**, sem oposição, na Praia de São Francisco de Paula. O governador-geral da ilha, Mendonça, pouco pode fazer ao serem atacadas as fortalezas e, com pouca combatividade, dá a ordem de evacuar o campo fortificado, coisa que provoca a capitulação final com a entrega de Santa Catarina às armas da Espanha.

Após este acontecimento, chegava a hora da Colônia de Sacramento. Após deixar parte de suas forças em Santa Catarina, Cavallos chega ao Rio da Prata impondo imediato sítio à praça colonial – desde o **dia 22 de maio** em diante – intimando, em termos duros, ao governador para que faça a entrega da cidade, como deixa transparecer a correspondência enviada por Cavallos ao General Francisco José da Rocha:

“Pelo manifesto que fiz a 20 de fevereiro deste ano ao comandante da Ilha de Santa Catarina, Dom Antonio Carlos Furtado de Mendonça, devo supor que todos os go-

vernadores e comandantes portugueses dependentes do Vice-Reinado do Brasil estão desde há muitos dias instruídos nas justas causas com que o Rei, meu Senhor, se há dignado enviar-me a estas regiões, a tomar satisfações das injúrias que as armas do Rei Fidelíssimo tem cometido contra os domínios, vassallos, tropa e pavilhão espanhol, abusando da moderação e esculpulosa boa-fé do Rei. Contudo, para que o Senhor da colônia não possa alegar ignorância, remeto-lhe nesta carta uma cópia do mesmo manifesto, intimando-o ao mesmo tempo à rendição e entrega desta praça e da Ilha de São Gabriel com suas munições e artilharias, armas e apetrechos, como também das embarcações que estão no porto com todos os seus bens e mercadorias que nelas existirem, e os que se encontrarem na praça e na ilha citadas, manifestando ao mesmo tempo os tesouros que existirem dentro ou fora da praça, tudo ao fim de 48 horas, sem ocultação nem menoscabo algum, e por inventário que se há de tomar com intervenção do intendente do Exército, na inteligência de que, se não se cumprir tudo de boa-fé ao término disso, será responsável pelas desgraças que são inevitáveis nas praças tomadas pela força. Campo diante da Colônia, 2 de junho de 1777".

Por não ter outra alternativa, no dia seguinte, a praça se entrega à jurisdição do Vice-Rei Cavallos, sendo conduzida a guarnição lusitana a Buenos Aires, onde ficaram os oficiais, enquanto as tropas seguiram para Tucumán. **No dia 5 de junho,**

Cavallos penetra na cidade para, três dias mais tarde, cometer o mais grave erro de sua vida, ao dar ordem para a demolição de grande parte da praça, caindo assim, sob as picaretas, aquela maravilha do passado, ante o estupor da população e de suas próprias forças. Sem dúvida que o vice-rei cometeu um equívoco, pois na Europa, uma vez mais, estava-se decidindo a entrega da praça a Portugal, tal qual já havia acontecido.

Com o passar do tempo, a Colônia de Sacramento uma vez mais veria izar-se sobre seus muros a bandeira portuguesa, em **outubro de 1817**, após a entrada das forças lusitanas na Banda Oriental. Logo após os fatos de **setembro de 1822**, com o Grito do Ipiranga, nasce o movimento que originará a separação e independência do Brasil, coisa que se transporta para os campos do Uruguai, sendo criada a Província Cisplatina, com data de 9 de maio de 1824. Com isso, sobre os muros da Colônia de Sacramento tremularam as cores brasileiras, até o ano de 1828, em que, logo após a guerra com a República Argentina, nasce a República Oriental do Uruguai.

Na atualidade, a vila da Colônia de Sacramento é declarada "monumento histórico da humanidade" pela Unesco. Por onde deverá permanecer na recordação esta pesada história que viveu a Colônia, desde que Dom Manuel Lobo colocou sua primeira pedra, até que Cavallos a arrasou até seus alicerces, como um indicativo da data a que remonta esta identidade histórica comum e o que significou a existência daquela Colônia para a região do Rio da Prata.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

< HISTÓRIA > / História do Brasil; Colônia do Sacramento; História do Uruguai; Rev.&Rev.;

Conheça o Serviço de Documentação da Marinha

Arquivos da Marinha

O Departamento de Arquivos realiza pesquisas, arquivamento, exibição e divulgação dos documentos históricos e administrativos da Marinha do Brasil.

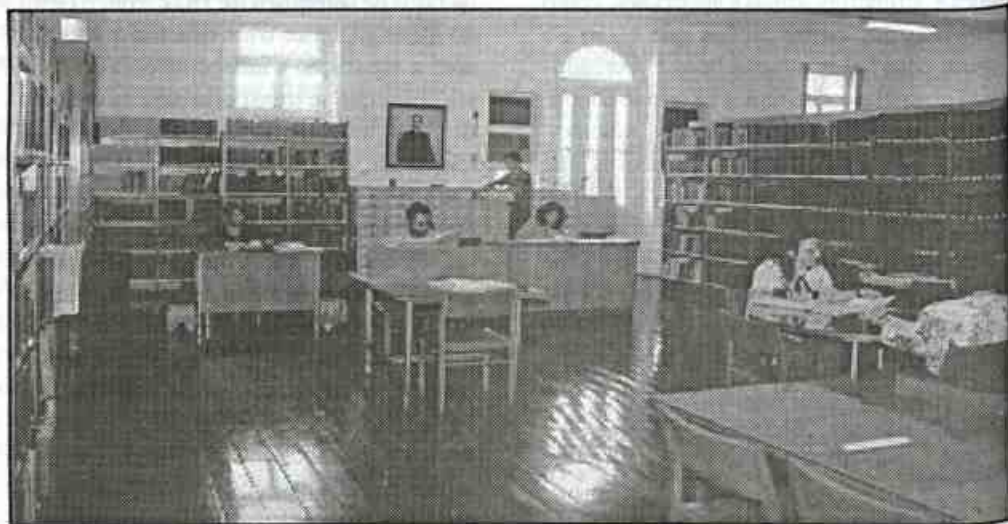
Arquiva também filmes, gravações em som e vídeo, e

fotografias de interesse para a memória naval.

Possui ainda coleções completas das Leis do Brasil, *Diário Oficial da União*, *Boletim do Ministério da Marinha*, almanaques e muitos outros documentos ne-

cessários ao mais exigente pesquisador.

Destacam-se em seu acervo as obras raras da História da Náutica e da Navegação e os arquivos pessoais dos grandes vultos da Marinha do Brasil de todos os tempos.



Biblioteca da Marinha

Seu acervo contém mais de 110 mil livros sobre assuntos navais, científicos, literários, tecnológicos, didáticos, filosóficos e geográficos,

além de riquíssimas coleções de antigas cartas náuticas, atlas geográficos e de obras raras. Oferece ainda o serviço de Biblioteca Volan-

te, que realiza visitas periódicas às organizações militares, emprestando livros ao pessoal dos navios da Marinha do Brasil.

Localizados na Sede da Ilha das Cobras, o Arquivo e a Biblioteca estão abertos ao público, nos dias úteis, das 8:00 às 16:45 horas

A FÁBRICA DA PONTA D'AREIA DO VISCONDE DE MAUÁ



PEDRO C. DA SILVA TELLES
Engenheiro Civil

Essa fábrica, cujo nome oficial era Estabelecimento de Fundição e Estaleiro de Ponta d'Areia, foi a mais importante indústria pesada e de bens de capital do Brasil, no século XIX, e, muito provavelmente, a única não governamental a merecer esse nome. Foi também o mais importante estabelecimento industrial do Brasil e da América Latina na sua época, constituindo, por isso, um verdadeiro marco no processo brasileiro de desenvolvimento.

Não sabemos a data de sua fundação, mas era uma empresa inexpressiva quando comprada, em agosto de 1846, por 60 contos de réis, pelo futuro Visconde de Mauá, à firma Carlos Colemann & Cia. Situava-se em Niterói, no mesmo local onde hoje existe o moderno Estaleiro Mauá, da Companhia Comércio e Navegação.

No preço de compra estavam incluídos um grande terreno à beira-mar, alguns telheiros que serviam de oficina, com suas

máquinas e ferramentas, e mais 28 escravos artífices de diversos ofícios.

Assim que o adquiriu, Mauá ampliou muito o estabelecimento, investindo nele o empréstimo de 300 contos de réis que havia conseguido. Ao fim de um ano, o seu capital aumentara mais de quatro vezes. Mauá acreditava firmemente que o progresso do Brasil estava na industrialização, e segundo suas palavras, "a indústria que manipula o ferro, sendo a mãe das outras indústrias, me parecia o alicerce dessa aspiração". Era o sonho de Mauá realizar aqui uma indústria como as que vira em Bristol, na Inglaterra: "causou-me forte impressão o que vi e observei; e logo gerouse em meu espírito a idéia de fundar em meu país um estabelecimento idêntico..."

Note-se que, naquele tempo, em matéria de indústria o País praticamente só conhecia pequenas oficinas artesanais, em geral de caráter doméstico, que produziam teci-

dos grosseiros – para uso dos escravos –, ou alguns utensílios, também grosseiros, de cerâmica e ferro. O sonho de Mauá estava, assim, muito distante da realidade brasileira. Para organizar e fazer funcionar uma indústria moderna e de certo porte as dificuldades eram enormes: falta de crédito bancário, dificul-

dade de obtenção de matérias-primas e de outros insumos, concorrência com os produtos importados, falta de mão-de-obra em todos os níveis, e, ainda, o desconhecimento geral no País de práticas gerenciais e administrativas, em consequência, principalmente, da economia quase inteiramente baseada na mão-de-obra escrava.

Sem outra alternativa, Mauá teve, a contragosto, que aceitar os escravos artífices, e para completar o quadro de pessoal recorreu à contratação no estrangeiro de engenheiros e operários, valendo-se de seus conhecimentos na Inglaterra.



Visconde de Mauá (Biblioteca Nacional)

Commuita persistência e o uso, às vezes, até de meios pouco ortodoxos – como o aliciamento para a sua fábrica de um fundidor alemão de passagem pelo Rio de Janeiro, a caminho de um emprego no Oriente –, Mauá conseguiu lotar a Ponta d'Areia com pessoal e com máquinas. Ao fim de algum tempo, além de um contingente de brasileiros livres, havia

gente de vários lugares do mundo – ingleses, suíços, alemães, portugueses, espanhóis, belgas, austríacos etc.

Mauá era um homem corajoso: uma semana depois de comprar a fábrica, e portanto muito antes de estar com a fábrica completa, assinou um contrato com o Governo Imperial para a canalização do Rio Maracanã, cuja obra deveria fabricar e fornecer os tubos de ferro fundido.

Em 1849, Ponta d'Areia era uma fábrica importante, como se depreende do anúncio publicado no *Jornal do Commercio* de 19 de fevereiro daquele ano: *

* Mantida a grafia original por ser uma transcrição.

“PONTA D’AREIA — Este estabelecimento nacional acha-se actualmente montado de modo a satisfazer a todas as necessidades do paiz em objectos dependentes de tres ramos industriaes: fundição, machinismo e construcção naval.

“FUNDIÇÃO — Encarrega-se de fundir toda e qualquer obra até o peso de sete toneladas, em uma peça inteiraça.

“MACHINISMO — Encarrega-se do fabrico de engenhos de vapor até a força de 70 cavallos (o que nos livra da dependência estrangeira para a construcção de machinismo para barcos até 140 toneladas). Fabricam-se... (ilegível) ... mente de caldeiras de vapor de toda força, engenhos de assucar de todos os tamanhos e modelos, engenhos de serrar, guindastes de patente de força singela e dobrada, molinetes, guinchos, bombas, e finalmente todo e qualquer machinismo, tanto para uso em terra como para o mar.

“ESTALEIRO — Constroem-se as embarcações de todas as dimensões tanto de vela como de vapor, empregando-se no seu fabrico as melhores madeiras do paiz; encarrega-se também do fabrico de embarcações de ferro. O estabelecimento adopta nessas construcções os melhoramentos que vão apparecendo na Europa, de onde recebe constantemente as mais exactas informações.

“Para a execução desses importantes e variados trabalhos, tem o estabelecimento empregados mais de 300 operarios, entre os quais uma porção de engenheiros machinistas e moldadores, tirados das mais acreditadas officinas de Inglaterra e da Escocia.

“O deposito do estabelecimento é na Rua Direita nº 78, onde se acha a venda um sortimento das producções do mesmo e se recebem encommendas.

“Existe sempre um sortimento de caldeiras para engenhos de assucar, e em poucos dias se apromptão com as dimensões que se exigirem.”

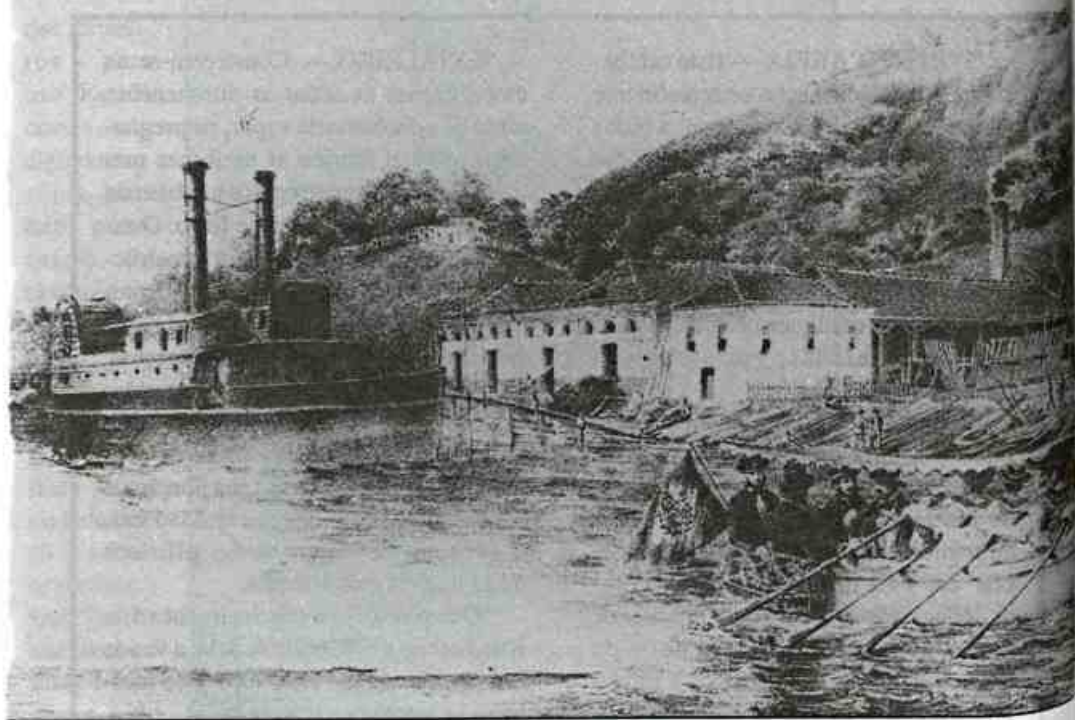
Mesmo hoje em dia, e em qualquer parte do mundo, uma fundição capaz de produzir peças de sete toneladas de peso unitário é digna de nota. Em 1849, acreditamos que bem poucas fundições, no mundo inteiro, pudessem realizar tal façanha.

O relatório do Ministro do Império de 1850 dizia que a Fábrica de Ponta d’Areia era “sem contestação, o mais importante estabelecimento fabril do Império,... (tendo) meios e recursos para fazer o que outrora mandávamos mendigar na Europa”.

A Fábrica de Ponta d’Areia produziu muito e durante muito tempo. A sua principal produção sempre foi a construcção naval.

Muitos navios foram neles construídos, da maioria dos quais bem pouco se sabe,

ignorando-se, inclusive, o seu número total, mesmo aproximado. A melhor informação sobre esse ponto, ainda que incompleta, é do próprio Visconde de Mauá, que diz na sua *Exposição aos Credores* ter o estabelecimento “construído 72 navios nos primeiros 11 anos”. Entendemos que sejam os primeiros 11 anos em que o estabelecimento foi de sua propriedade, isto é, de 1846 a 1857; nada sabemos quanto ao número de navios construídos depois dessa data. Esses 72 navios em 11 anos dão a média, bastante alta, de mais de seis por ano, o que representa uma excelente produtividade, mesmo considerando-se o provável pequeno porte da maioria desses navios. O Almirante Alves Câmara acrescen-



FÁBRICA DA PONTA D'AREIA, Niterói, Estado do Rio de Janeiro, em litografia de Bertichen (1856). Notando-se as oficinas e navios em construção (Coleção da Biblioteca Nacional)

ta a informação de que o deslocamento e a potência de máquinas totais desses navios atingiam, respectivamente, cerca de 13.000 toneladas e 5.500 CV.

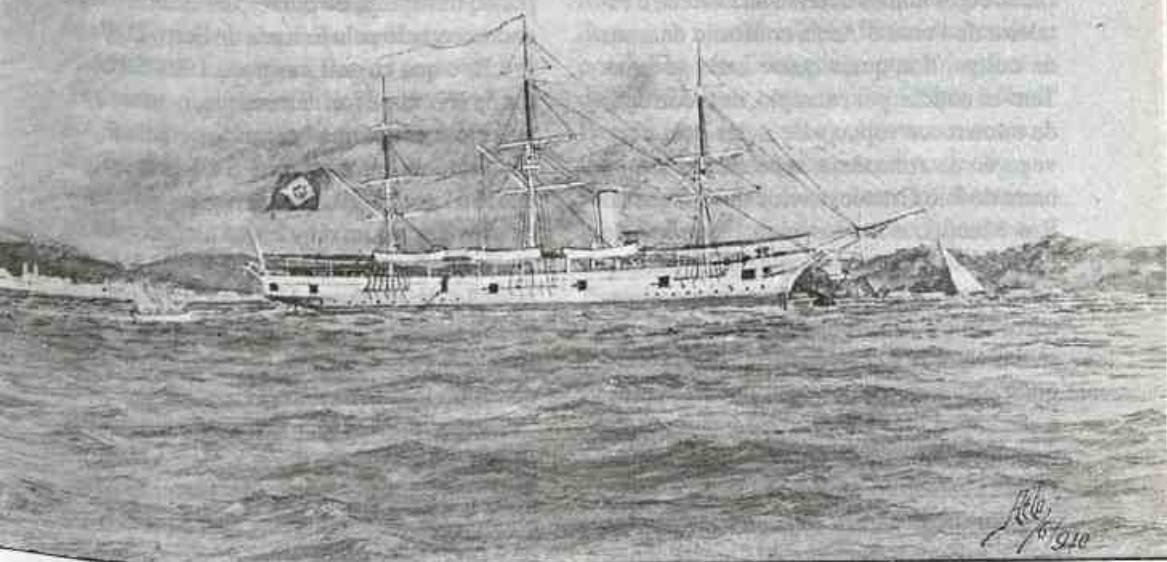
A Fábrica de Ponta d'Areia tinha oficinas de fundição, forjas, caldeireiros, máquinas, carpintaria, velame, galvanização etc. Uma litografia de Bertichen, da época, mostra vários galpões de oficinas, com uma grande chaminé atrás, os esqueletos de dois navios em construção, e, atracado ao cais, um vapor de rodas, provavelmente ali construído.

Com tudo isso, Ponta d'Areia era, na época, o maior estaleiro da América do Sul, com uma força de trabalho de cerca de 800 operários, em 1867, que já havia atingido a cerca de 1.000 em 1857. Para os padrões em geral artesanais da indústria brasileira con-

temporânea, Ponta d'Areia podia ser considerada como uma empresa gigantesca.

Para a Marinha, o estaleiro de Ponta d'Areia construiu pelo menos os seguintes navios, a maioria dos quais com projetos de engenheiros que trabalhavam no Arsenal da Corte, nome antigo do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro:

— Barcas a vapor, de rodas (o casco apenas), *Amélia* e *Cassiopéa*, destinadas a serviço no Rio Grande do Sul, construídas em 1838, antes, portanto, do estaleiro pertencer ao futuro Visconde de Mauá. Essas barcas tinham cerca de 70 toneladas, com máquinas de 12 CV. Como detalhe interessante, lembramos que essas duas barcas receberam, em 1845, as primeiras caldeiras fabricadas no Arsenal da Corte. Note-se também que antecederam de alguns anos a construção do



Cruzador *Primeiro de Março* em aquarela de Augusto Trajano (*Nossa Marinha*, pág. 101 – Coleção SDM)

primeiro navio a vapor no Arsenal da Corte, que foi a barca *Thetis*, de 1843.

– Corvetas de rodas *Recife*, *D. Pedro II* e *Paraense*, lançadas as mar em setembro de 1849, maio de 1850 e maio de 1851, todas com cerca de 500 toneladas e 50 metros de comprimento.

– Vapor *Dom Pedro*, comprado pela Marinha em 1850.

– Galeota a vapor conhecida como *Galeota Dourada*, para uso do Imperador, construída entre 1857 e 1858, com projeto do engenheiro Napoleão Level. Há informações de que teria casco de ferro; caso verdade, foi talvez o primeiro navio construído no Brasil utilizando-se o ferro como material de construção, ainda que o casco fosse apenas parcialmente de ferro, como parece mais provável.

– Patacho *Iguassu* (1858) e vapores de roda *Apa* (1858), *Jaguarão* (1859) e *Corum-*

bá (1860), todos com projeto do engenheiro Level. O *Jaguarão* tinha máquinas de 100 CV, e o *Corumbá*, com 24 metros de comprimento e máquinas de 40 CV, tinha também casco de ferro, ou parcialmente de ferro.

– Canhoneiras de rodas *Henrique Martins* e *Greenhalgh*, ambas de 1865 e igualmente com projeto do engenheiro Level; tinham 163 toneladas, 28 metros de comprimento e casco de madeira.

– Canhoneira *Príncipe do Grão Pará*, de 1872, com 51 metros de comprimento e projeto do engenheiro Herman Gade, do Arsenal de Marinha da Corte.

– Cruzador *Imperial Marinheiro*, de 1883, com 762 toneladas, máquinas de 750 CV e projeto do engenheiro Trajano de Carvalho; era idêntico ao *Primeiro de Março*, construído no Arsenal da Corte, tendo sido assim, provavelmente, o maior navio construído na Ponta d'Areia.

— Canhoneira *Orion*, de 1890, para o serviço da Alfândega.*

Além dos navios construídos para a Marinha, cujos nomes ficaram na história, o estaleiro de Ponta d'Areia construiu dezenas de outros, dos quais quase nada se sabe. Tem-se notícia, por exemplo, da construção de numerosos vapores de rodas para a navegação na Amazônia, rebocadores para a barra do Rio Grande, navios fluviais para o Rio Mucuri, e navios para o serviço de cabotagem. Um relatório de 1867 dá destaque, digno de nota, aos navios a vapor costeiros *Santa Maria* e *São Paulo*, que desenvolviam 12 milhas de marcha e que inauguraram a linha de passageiros Rio-Santos, e ainda aos *Alice* e *São José*, mais tarde transformados em transportes de tropas. Foram também construídas na Ponta d'Areia as magníficas barcas *Petrópolis*, *Príncipe do Grão Pará* e *Engenheiro Coutinho*, que faziam o serviço Rio-Mauá, e também barcas para o serviço Rio-Niterói.

Além dos navios, foi variada a sua produção em muitos outros campos: já em 1849, a fábrica fornecia 3.000 tubos de ferro fundido para conduzir as águas do rio Maracanã, reforçando o abastecimento do Rio de Janeiro. Fabricou também, que se tenha notícia, tubos para a adutora do Andaraí Grande, tubos e postes com lâmpões para a rede de gás do Rio de Janeiro, máquinas para a Imprensa Nacional, portão de ferro para a Quinta da Boa Vista, várias pontes de ferro para a estrada União e Indústria (inclusive a grande ponte sobre o Rio Paraíba do Sul), para a Estrada de Ferro D. Pedro II, para a província da Bahia etc. Fabricou, além disso, centenas de caldeiras, engenhos de açúcar e de serrar, máquinas a vapor para os mais variados fins, bombas, guindastes e grande quantidade

de outras máquinas e estruturas diversas. Dentro dessa variedade, é interessante a fabricação, em 1859, de um vagão de ferro para o transporte de pólvora e inflamáveis, encomendado pela Estrada de Ferro D. Pedro II, e que custou na época 1:300\$ contos de réis. Esse foi, certamente, o primeiro veículo ferroviário construído no Brasil.

Outra obra interessante é a fabricação, em 1861, de bombas centrífugas — na época uma grande novidade, até a nível mundial — que figuraram em destaque na 1ª Exposição de Produtos Naturais e Industriais, realizada naquele ano, no prédio da Escola de Engenharia, no Largo de São Francisco, no Rio de Janeiro.

Em junho de 1857, a fábrica foi em grande parte destruída por um violento incêndio, tendo sido, em seguida, reconstruída e ampliada; contava nesse ano com cerca de 1.000 empregados.

O Relatório de 1850 informa que tinha sido fabricado um conjunto de caldeira e máquina a vapor dos mais possantes que até então se empregavam no Brasil; a fábrica tinha, na ocasião, dez oficinas, entre as quais fundição de ferro e de bronze, máquinas, construção naval, madeiras, velame, galvanização etc. Em 1855, o valor total da produção da fábrica foi de cerca de mil contos de réis, quantia essa fabulosa para a época.

Em 1874, há uma longa notícia sobre a fábrica no *O Auxiliador da Indústria Nacional*, publicação anual da Sociedade Auxiliadora da Indústria nacional. Por essa notícia, sabe-se que a fábrica havia sido consideravelmente ampliada com novas máquinas. Contava, então, com 300 metros de cais acostável, com 5 a 6 metros de profundidade, e toda a fábrica era percorrida por uma via férrea com bitola de 1,10 metros. A oficina de caldeireiros tinha 14 má-

* O Almirante José Carlos de Carvalho refere-se ainda às Canhoneiras *Chuy* e *Ypiranga*, não citadas em outras fontes.

quinas diversas: de furar, cortar e dobrar barras e chapas, sendo movida por um locomóvel de 25 cavalos; era digna de nota uma máquina de aparar bordas de chapas, de até 15 pés de comprimento. Havia, também, máquinas automáticas de fazer rebites e parafusos, de até 30 a 35 por minuto. A fundição de ferro tinha três fornos cilíndricos de cúpula, para até 5 ½ toneladas, e um forno de reverbero, todos com os respectivos ventiladores; possuía, ainda, quatro guindastes a vapor, para 2 a 5 toneladas, e uma estufa de secar moldes. A fundição de bronze tinha outros quatro fornos e uma estufa, e a oficina de ferreiros sete forjas, dois marinets a vapor, guindastes etc. Na oficina de máquinas, estavam 48 máquinas diversas de tornear, aplainar, furar, e outros trabalhos em metais, entre os quais uma grande plaina de 24 pés de comprimento, máquinas de abrir rasgos de chaveta e de abrir dentes de engrenagens; essa oficina era movida por duas máquinas a vapor de 25 cavalos. Havia, ainda, entre outras, a oficina de trabalhar madeiras, com 15 máquinas diversas e duas estufas de secar, e o estaleiro, com capacidade para a construção simultânea de quatro navios. Na ocasião dessa notícia, lá estavam sendo feitos uma ponte para a Estrada de Ferro D. Pedro II, o mecanismo completo para um plano inclinado funicular de Santa Teresa e um grande galpão de ferro.

Em 1880, a Fábrica de Ponta d' Areia figurava como um fornecedor habitual de vagões para a Estrada de Ferro Dom Pedro II.

Pouco sabemos a respeito dos engenheiros que trabalharam nessa fábrica. Pelo anúncio acima citado conclui-se que todos, ou quase todos, eram ingleses, ao menos nos primeiros anos de funcionamento, o que era perfeitamente compreensível, já que, por essa época, não havia cursos de engenheiros mecânicos, industriais e navais no Brasil. Um dos engenheiros que se

destacou – e que foi durante muito tempo diretor da Fábrica – foi o inglês Thomas Butler Dodgson. Era sem dúvida um homem versátil: inventou um novo sistema de pontes metálicas, que ficou conhecido como Sistema Dodgson, e que foi aplicado, entre outras, na bela ponte sobre o Rio Paraíba do Sul, na cidade do mesmo nome; inventou, também, um novo tipo de dique flutuante, cujo funcionamento infelizmente não dá para entender na descrição contida na *Autobiografia*, do Visconde de Mauá. Esse dispositivo, afinal, não funcionou satisfatoriamente, causando, inclusive, um grande prejuízo a Mauá. Dodgson foi também o projetista e construtor de vários navios, dos quais se sabe, com certeza, as Corvetas *D. Pedro II*, *Recife* e *Paraense*. Dodgson inventou, ainda, um tipo especial de pavimentação de ruas, com uma mistura de ferro, pedra britada e asfalto, que não sabemos se foi usado em algum lugar.

O sistema Dodgson de pontes é muito interessante e bem imaginado: cada vão da ponte é sustentado por vários arcos paralelos de ferro fundido, trabalhando à compressão, com tirantes inferiores de aço. Os arcos são compostos de várias dezenas de peças engenhosamente encaixadas entre si, de tal maneira que cada peça tinha, no máximo, três metros de comprimento e o peso capaz de ser transportado em lombo de burros, permitindo, assim, o fácil transporte da ponte a qualquer ponto do país, e a sua montagem artesanal no local. Na ponte de Paraíba do Sul, inaugurada em 1857, e restaurada recentemente, com cinco vãos, 154 metros de comprimento e 6,56 metros de largura, há um detalhe curioso: os vãos têm comprimentos diferentes, aparentemente sem nenhuma razão, encarecendo e complicando o cálculo, projeto, fabricação e montagem. Acredito que nem mesmo o engenheiro Dodgson fosse capaz de explicar essa anomalia.

O notável engenheiro brasileiro Francisco Pereira Passos foi durante algum tempo diretor de Ponta d'Areia, a convite de Mauá, tendo incentivado a fabricação de vagões ferroviários; não me foi possível precisar a época desse fato, aparentemente depois de 1870.

Outro nome que a história guardou foi o do engenheiro naval Carlos Moreaux, que era genro do engenheiro Napoleão Level, e que dirigiu o estaleiro de Ponta d'Areia após o Visconde de Mauá; nessa época, o estabelecimento chamava-se Companhia de Forjas e Estaleiros.

Em 1867, a Marinha cogitou de comprar o Estabelecimento de Ponta d'Areia, para auxiliar o Arsenal da Corte, então muito sobrecarregado de serviço, devido à Guerra do Paraguai. A transação, afinal, não se concretizou, inclusive porque os engenheiros Level e Braconnot, que faziam parte da comissão nomeada pelo governo para opinar a respeito, foram contrários a essa compra.

A fábrica nunca foi um empreendimento muito lucrativo, tendo passado por vá-

rias crises, principalmente em 1860, com o retorno às antigas tarifas alfandegárias do livre-cambismo, que inundaram o País de produtos industrializados ingleses, contra os quais era impossível competir. Durante a Guerra do Paraguai, a fábrica sobreviveu produzindo muito para atender às necessidades militares. Com o final da guerra, em 1870, agravou-se a crise, e o Visconde de Mauá foi obrigado a vender a fábrica. Não sabemos quem a comprou e até quando, ao certo, a fábrica funcionou; depois de Mauá dirigiu-a, por algum tempo, o engenheiro Carlos Moreaux. O Almirante Alves Câmara diz que o estaleiro fechou em 1888, quando foi vendido em lotes por preço insignificante. Triste fim de um notável empreendimento e de um sonho de um grande realizador!

Os remanescentes da fábrica de Ponta d'Areia serviram, ainda, entre 1902 e 1905, à firma que construiu o cais do porto do Rio de Janeiro, que aí construiu vários caixões perdidos de aço.

BIBLIOGRAFIA

1. AZEVEDO, Manoel Duarte de Azevedo. *Rio de Janeiro, sua história, homens notáveis, monumentos, usos e curiosidades*, Rio de Janeiro, Livraria Brasileira Editora, 2ª edição, 1969 (1ª edição em 1861).
2. BESOUCHET, Lydia. *Mauá e seu tempo*. Rio de Janeiro, Editora Nova Fronteira, 1978.
1. CALDEIRA, Jorge. *Mauá - Empresário do Império*, Companhia das Letras, Rio de Janeiro, 1995.
4. CÂMARA, Antonio Alves. "Construções Navaes", *Revista do Instituto Polytechnico Brasileiro*, Rio de Janeiro, LXVIII, 1888.
5. CARVALHO, José Carlos de. "A construção naval no Brasil", *Revista Brazil Ferro-Carril*, Rio de Janeiro, 1917, 153.
6. GREENHALGH, Juvenal. *O Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro na história*, Serviços Gráficos do IBGE, 1965.
7. JORNAL DO COMMERCIO. Rio de Janeiro, 19 de fevereiro de 1849.
8. MAUÁ, Visconde de. *Exposição aos credores de Mauá & Cia e ao público*, Rio de Janeiro, Zélio Valverde, 1942 (1ª edição em 1878).
9. O AUXILIADOR DA INDÚSTRIA NACIONAL. Rio de Janeiro, Sociedade Auxiliadora da Indústria Nacional, 1874.

10. PINTO, Paulo Lafayette. "As forças navais brasileiras", *Revista Marítima Brasileira*, Rio de Janeiro, jan./mar. 1981.
11. SACCHETTI, Vicente. "Os pioneiros", *Revista Portos e Navios*, Rio de Janeiro, out./nov. 1980.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<APOIO> /Fábrica da Ponta d'Areia/ ; Visconde de Mauá; Indústria de Construção Naval;



A MARITIMA

Um inusitado
passado pela história
da Marinha e da

Marinha

A história da Marinha

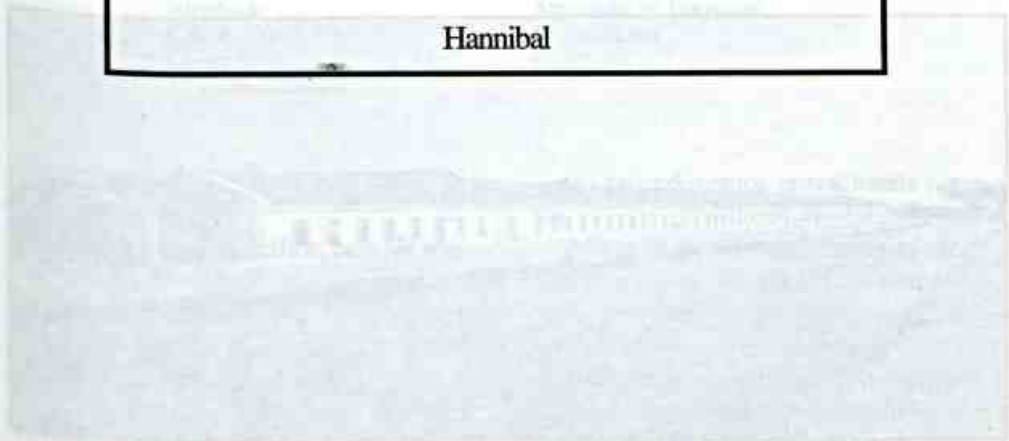
em 1808

A história da Marinha

em 1808

**Se eu não encontrar o caminho,
abrirei um para mim**

Hannibal



O Espaço Cultural da Marinha foi localizado na Av. Alameda Acaety, no bairro de...
A história da Marinha em 1808...
A história da Marinha em 1808...

Conheça o Serviço de Documentação da Marinha



Um inesquecível passeio pela história da Náutica e da Marinha

A idéia da criação do Espaço Cultural da Marinha surgiu do constante crescimento do acervo do Museu Naval e Oceanográfico.

A carência de espaço na Sede Dom Manuel, porém,

impedia o Museu de apresentar importantes segmentos dele, notadamente a evolução da navegação e a vasta coleção de objetos recolhidos pela arqueologia subaquática.

Fora das vistas do público estava ainda a histórica Galeota *D. João VI*, que a tradição naval conta ter vindo da Bahia para o Rio de Janeiro em 1809, logo após a mudança da Família Real de Portugal para o Brasil, fugindo da guerra contra Napoleão.

Para sanar tais lacunas, decidiu o Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Mauro Cesar Rodrigues Pereira, criar o Espaço Cultural da Marinha nas antigas Docas da Alfândega.

A cerimônia de inauguração foi realizada no dia 20 de janeiro de 1996.

Hoje, é composto por quatro módulos: Galeota *D. João VI*, Seção de Navegação, Seção de Arqueologia Subaquática e pela Coleção Alves Câmara.



O Espaço Cultural da Marinha fica localizado na Av. Alfredo Agache, próximo à Igreja da Candelária, aos Centros Culturais do Banco do Brasil e dos Correios e da Estação das Barcas.

Aberto diariamente das 12 às 16:30 horas.

As visitas guiadas devem ser solicitadas pelo telefone (021) 533-7626

SEGURANÇA DE SISTEMAS CRIPTOGRÁFICOS

Reflexões

DISNEI VIEIRA SALLES¹

Professor

ÁLVARO SÁLIO TEIXEIRA RODRIGUES²

Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

SUMÁRIO

Introdução
Glossário (pág. 82)
Rumos novos
As vulnerabilidades

Atenuação de Fraquezas
O que discutir
Conclusão

INTRODUÇÃO

Um sistema criptográfico, para ser adequado, deve apoiar-se em um tripé de requisitos constituído por:

- (a) algoritmo de cifração/decifração bem elaborado;
- (b) boa administração de chaves criptográficas; e

(c) procedimentos operacionais corretos.

À semelhança de uma amarra, tão forte quanto o seu elo mais fraco, esse tripé será tão seguro quanto o seu componente mais vulnerável.

Influências estrangeiras, como a importação de equipamentos criptográficos, com certeza afetam a sua segurança.

1. Mestre em Matemática Aplicada (área de Criptologia) pelo Instituto Militar de Engenharia (IME), Professor de Matemática da Sociedade Universitária Augusto Mota (SUAM) e Analista do Projeto de Segurança da Informação e Criptologia do Centro de Análises de Sistemas Navais (Casnav).
2. Consultor do Centro de Análises de Sistemas Navais (Casnav) e gerenciou a Avaliação Operacional do Sistema Tadiran II, de guerra eletrônica de comunicações.

GLOSSÁRIO

Agência de Custódia de Chaves Criptográficas (Escrow Agency) – Agências legalmente credenciadas para distribuir e guardar chaves criptográficas.

Algoritmo Criptográfico – Algoritmo que simula uma transformação matemática reversível e, juntamente com uma chave criptográfica, executa as operações de cifração/decifração (ver chave criptográfica e sistema criptográfico).

Algoritmo Criptográfico Assimétrico – Algoritmo criptográfico que executa a operação de cifração, utilizando uma chave pública, e a operação de decifração utilizando uma chave privada (ver chave pública e chave privada).

Algoritmo Criptográfico Simétrico – Algoritmo criptográfico que executa as operações de cifração/decifração utilizando uma mesma chave secreta (ver chave secreta).

Armadilha – Técnica usada para enfraquecer algoritmos criptográficos (ver burrificação).

Assinatura Digital – Bloco de dados apenso ao final de uma mensagem ou que acompanha um arquivo binário; a assinatura atesta a autenticidade do arquivo.

Bit – Menor unidade de informação (contração de Binary digit).

Burrificação (Dumb-down) – Técnica usada para enfraquecer sistemas criptográficos (chaves criptográficas e algoritmos criptográficos ou apenas chaves criptográficas).

Busca Exaustiva – Procedimento combinatório que determina todas as chaves criptográficas pertencentes ao conjunto de chaves possíveis.

Exemplo: Se a chave criptográfica possuir 20 bits, então o conjunto de chaves possíveis terá 2^{20} chaves. Assim, uma busca exaustiva consistirá em se determinar essas 2^{20} chaves, o que corresponde, numericamente, a uma quantidade da ordem de 1 milhão de chaves [$2^{20} = (2^{10})^2 = 1024^2 = (10^3)^2 = 10^6$ chaves].

Chave Criptográfica – Parâmetro de um sistema criptográfico que, juntamente com um algoritmo criptográfico, realiza as operações de cifração/decifração.

Chaves Criptográficas Custodiadas (Escrowed Key) – Chaves criptográficas mantidas legalmente sob a guarda de uma terceira pessoa (agência de custódia) que, de acordo com compromisso escrito, são liberadas apenas a quem dispõe de permissão para usá-las.

Chave Privada – Chave criptográfica que, juntamente com um algoritmo criptográfico assimétrico, realiza a operação de decifração.

Chave Pública – Chave criptográfica ostensiva que, juntamente com um algoritmo criptográfico assimétrico, realiza a operação de cifração.

Chave Secreta – Chave criptográfica que, juntamente com um algoritmo criptográfico simétrico, realiza as operações de cifração/decifração de caráter secreto.

Cifração – Operação que transforma o texto claro em cifrado, pela aplicação de algoritmos criptográficos simétricos com chaves secretas, ou de algoritmos criptográficos assimétricos com chaves públicas.

Decifração – Operação que transforma o texto cifrado em claro, pela aplicação de algoritmos criptográficos simétricos com chaves secretas, ou de algoritmos criptográficos assimétricos com chaves privadas.

Função de Condensação (Hash Function) – Função matemática que, aplicada a um conjunto com L elementos, produz, como saída, um conjunto com T elementos, tal que T seja menor que L.

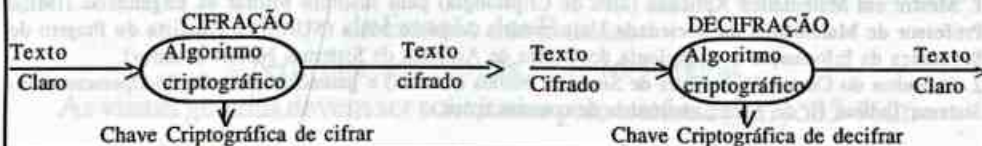
Internet – Rede de Computadores Universal (ver rede de computadores).

Modem – Acrônimo de *MODulador/DEModulador*, equipamento para conectar aparelhos digitais a canais de comunicações de dados analógicos.

Rede de Computadores – Conjunto de computadores interligados entre si, onde transitam informações.

RSA – Algoritmo criptográfico assimétrico.

Sistema Criptográfico – Família de algoritmos criptográficos e chaves criptográficas que realizam as operações de cifração e decifração, conforme mostrado na figura seguinte:



Conseqüentemente, urge definir uma política de segurança criptográfica autóctone.

O presente trabalho pretende, então, suscitar alguns temas atuais para discussões acerca dessa política, visando à sua formulação. Incluiu-se um glossário para facilitar a compreensão do texto.

RUMOS NOVOS

Para onde a criptografia estará caminhando? Em razão da sua importância e competência sobre o assunto, reconhecidas no contexto universal, o governo norte-americano pode servir de exemplo para responder a indagação. Afinal, ele convive com uma discussão sobre o tema com empresas privadas americanas, a propósito de um projeto de sua autoria, o *Capstone* (1).

O que é o Capstone?

Trata-se de um projeto que visa a desenvolver um conjunto de padrões oficiais para a criptologia, para uso simultâneo do governo e das empresas privadas.

Os principais componentes do *Capstone* são quatro:

- (a) um módulo de algoritmo criptográfico;
- (b) um algoritmo de assinatura digital;
- (c) um protocolo para troca de chaves criptográficas; e
- (d) uma função de condensação.

O algoritmo criptográfico é denominado *Skipjack* e está embutido em um *chip* conhecido por *Clipper*. Todos os componentes do *Capstone* utilizam chaves criptográficas de 80 bits; conseqüentemente, uma busca exaustiva no conjunto dessas chaves necessitaria de 2^{80} operações, isto é uma quantidade de operações da ordem de grandeza de 24 algarismos decimais.

O que é o Clipper?

É um *chip* que contém o *Skipjack*, desenvolvido e garantido pelo governo nor-

te-americano, projetado para atender, ao mesmo tempo, aos interesses do governo – possibilitando o acesso às comunicações entre pessoas suspeitas de atos ilegais – e aos interesses privados – assegurando comunicações isentas de violações. A tecnologia empregada no *Clipper* pretende equilibrar esses interesses simultaneamente antagônicos, pelo uso de chaves criptográficas custodiadas. As agências de custódia confiariam essas chaves, tanto às empresas, cujas comunicações seriam impenetráveis a *arapongas* e à espionagem industrial, quanto às agências de inteligência do governo, que poderiam monitorar, com a devida autorização judicial, as comunicações suspeitadamente criminosas.

Quem são as agências de custódia das chaves?

Ainda não se decidiu sobre as agências de custódia. Como essas agências serão alvos de prováveis tentativas de comprometimento do sistema *Clipper*, é essencial que os bancos de dados das chaves criptográficas custodiadas sejam mantidos sob severa segurança; idêntica proteção deveria ser dada à fábrica do *chip*.

O que é o Skipjack?

É um algoritmo criptográfico simétrico sigiloso (segredo), projetado pela NSA (*National Security Agency*) para uso civil, implementado no *chip Clipper*, por conseguinte em um *hardware*, e fabricado sob autorização do governo. Ele usa uma chave secreta de 80 bits para cifração/decifração de blocos de dados de 64 bits, misturando-os em 32 passos.

Por que o Clipper é controverso?

Dois aspectos distintos têm gerado críticas e discussões sobre o *Clipper*.

O primeiro aspecto é a controvérsia gerada pela concepção de chaves criptográficas custodiadas. Os favoráveis à idéia acreditam que elas fornecem comunicações seguras ao público, permitindo, ao mesmo tempo, a monitorização de comunicações suspeitas por agências do governo. Os opositores da idéia a entendem como uma intrusão desnecessária e ineficaz do governo na vida privada dos cidadãos.

O segundo aspecto controverso é o próprio *chip Clipper*, cujas objeções mais comuns são:

a) o *Skipjack* não ser público e, por isso, pode não ser seguro, quer por lapso de projeto, quer pela introdução deliberada de armadilha;

b) a possível vulnerabilidade das agências de custódia de chaves criptográficas;

c) o número insuficiente dessas agências;

d) a possível insegurança na geração das chaves criptográficas para os *chips Clipper*;

e) a falta de competitividade na implementação do *Clipper*, encarecendo-o e tornando-o mais lento (uma única fábrica, apenas, está autorizada pelo Governo para implementar o *Skipjack* no *Clipper*);

f) a impossibilidade de implementação em *software*; e

g) a chave criptográfica de tamanho fixo, impossibilitando aumentá-la, se necessário.

Qual é a posição brasileira?

O governo brasileiro, recentemente, começou a dar seus primeiros passos ao criar, por decreto presidencial de 26 de março de 1996, um Grupo de Trabalho Interministerial, coordenado pela Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, com o propósito de elaborar e apresentar proposta de uma Política Nacional de Segurança e Privacidade das Comuni-

cações para o País (2). Esse tema é de capital interesse estratégico, não só militarmente como, também, para as nossas indústrias e todos os cidadãos brasileiros que, direta ou indiretamente, estejam envolvidos com o assunto.

AS VULNERABILIDADES

A força ou a fraqueza de um sistema criptográfico estiveram sempre ligados ao grau de atendimento dos requisitos fundamentais do tripé criptográfico. Para se ter uma idéia de um bom tripé, durante a Segunda Guerra Mundial os alemães utilizavam um criptógrafo clássico trocando, constantemente, as chaves criptográficas e obtendo, dessa maneira, resultados excepcionais. Estudos posteriores (3) comprovaram a correção daquele procedimento, porquanto o algoritmo embutido naquela máquina (não tão moderno, comparado com modelos matemáticos mais atuais), juntamente com gerenciamento eficaz das chaves (troca periódica das chaves) e procedimentos operacionais corretos resultaram no atendimento completo dos requisitos do tripé, tornando aquele criptógrafo pouquíssimo vulnerável.

Com a globalização da informação, auxiliada pela tecnologia de redes de computadores, têm sido utilizados sistemas criptográficos para a proteção de informações sigilosas e alguns possuem sofisticados algoritmos de cifração/decifração, considerados seguros pelos melhores cientistas.

Essa situação tem levado o governo dos Estados Unidos a adotar um controle rígido à exportação de sistemas criptográficos por empresas americanas. O controle tem sido feito por meio de uma técnica conhecida por burrificação, aplicada nas chaves criptográficas e/ou nas equações matemáticas que fazem parte do projeto do algoritmo. Quando aplicada nas chaves cripto-

gráficas, consiste, simplesmente, em limitar o seu tamanho até 40 bits, o que permite, com os atuais recursos computacionais, uma busca exaustiva (2 e 4). Com relação aos algoritmos criptográficos, a técnica de burrificação consiste em introduzir armadilhas nas equações matemáticas que fazem parte do projeto do algoritmo, enfraquecendo-o. As armadilhas são muito difíceis de serem detectadas.

Portanto, uma consequência imediata desse controle é que, ao se adquirirem sistemas criptográficos de origem americana, pelo menos, pode-se ter a certeza do comprometimento de dois requisitos do tripé criptográfico: o algoritmo criptográfico e o gerenciamento das chaves criptográficas; observa-se, assim que mesmo mantendo-se sob um rígido domínio o terceiro requisito, qual seja, procedimentos operacionais corretos, a segurança criptográfica já estará duplamente comprometida.

Complementando o exame das vulnerabilidades, vejamos apenas quatro exemplos de possíveis fraquezas relativas a procedimentos operacionais.

Exemplo 1: Acesso físico às instalações do sistema.

Durante o episódio conhecido como a Guerra do Golfo, sabe-se que um vírus de computador retirou do ar todo o sistema de guiagem de mísseis iraquianos, impossibilitando ações eficazes do Iraque sobre os seus objetivos estratégicos (2). Com relação ao mencionado vírus, acredita-se que tenha sido introduzido após a definição, pelos Aliados, do dia do ataque (Dia D),

possivelmente por algum agente secreto com conhecimento dos gatilhos do sistema, ou alguém responsável pela manutenção e reparo dos equipamentos.

Exemplo 2: Acesso remoto a informações sigilosas.

A NSA, que é um órgão oficial do governo dos Estados Unidos, vem monitorando informações que transitam pela Internet (5). Sabe-se, também, que aquele órgão tem capacidade suficiente para, remotamente, grampear linhas de Modem e captar, dessa

forma, chaves criptográficas dos sistemas sob grampo ou informações sigilosas, de modo geral.

Exemplo 3: Controle de irradiações indesejadas.

Trata-se de um componente da Segurança de Emissões. O termo usualmente associado com essa segurança é chamado *Tempest*, que

se refere a investigações e estudos relacionados com irradiações eletromagnéticas comprometedoras e inadvertidas. Um exemplo de situação comprometedora é quando um sinal eletromagnético de entrada na unidade criptográfica oferece uma fuga suficiente para ser detectado (6 e 7).

Exemplo 4: Armazenamento inadequado de informação sigilosa.

Sabe-se que um estudante argentino conseguiu penetrar em redes de computadores, tanto do Brasil, do Chile, do México, de Taiwan e da Coreia do Sul, quanto da NASA, do Pentágono e de outros órgãos oficiais americanos, e obteve infor-

Ao se adquirirem sistemas criptográficos de origem americana, pelo menos, pode-se ter a certeza do comprometimento de dois requisitos do tripé criptográfico: o algoritmo criptográfico e o gerenciamento das chaves criptográficas

mações sigilosas armazenadas em bancos de dados, por meio dessas redes; esses dados, provavelmente, não estavam cifrados (8).

ATENUAÇÃO DE FRAQUEZAS

Todas as situações comentadas acima levam-nos às seguintes indagações:

a) Seus algoritmos criptográficos, implementados em *software* ou *hardware*, são burrificados?

b) Você está ciente de outros aspectos relacionados à segurança e às vulnerabilidades dos seus algoritmos criptográficos?

O algoritmo criptográfico assimétrico (RSA), por exemplo, é um algoritmo criptográfico (4) considerado ótimo. Sua robustez está relacionada à dificuldade de fatorarem-se grandes números. Entretanto, sob certas condições, é possível decifrar mensagens ci-

fradas por ele, sem precisar fatorar aqueles números. Foge ao escopo do texto explicar, detalhadamente, essa afirmativa.

c) Você está ciente dos aspectos relacionados à segurança e às vulnerabilidades do seu sistema de gerência de chaves criptográficas? Essas chaves, por sua vez:

– são geradas e distribuídas de forma adequada?

– o seu tamanho atende aos requisitos necessários, em função da tecnologia atual?

d) Suas informações sigilosas estão protegidas?

e) Seus procedimentos operacionais podem tornar seu sistema criptográfico vulnerável?

Acredita-se que as vulnerabilidades intrínsecas aos sistemas criptográficos podem até ser eliminadas ou, pelo menos, atenuadas, adotando-se políticas adequadas de segurança, tanto pelas empresas privadas, quanto pelos órgãos governamentais. A capacitação humana, evidentemente, é fundamental para o sucesso dessas políticas. Ademais, por força dessa capacitação, surge, naturalmente, a competitividade entre governos, na defesa de seus interesses, e entre empresas privadas, em defesa dos seus próprios interesses e dos inte-

resses dos governos de seus países de origem. Esse fato deve ser levado em alta consideração ao formulador daquelas políticas.

Para se ter idéia real do grau dessa competitividade, um determinado banco multinacional, ao adquirir um sistema criptográfico nacional, submeteu-o a uma avaliação por outra empresa na-

cional, baseado na sua política de segurança de dados. Concluída a avaliação, remeteu-a à matriz, sediada no exterior, que a devolveu com instrução para que a avaliação fosse realizada por empresas e cidadãos da matriz. O episódio pode ser interpretado, sem dificuldade, como uma reserva implícita de mercado.

O QUE DISCUTIR

Uma política de segurança lógica e física de sistemas criptográficos deve estar inteiramente comprometida em garantir a capacidade do tripé criptográfico: algoritmos, gerência de chaves e procedimentos operacionais.

Havendo inúmeras maneiras de abordagem do assunto, escolheu-se, então, a de enumerar alguns temas para discussão sobre aquela política, dividindo-os pelos três requisitos fundamentais do aludido tripé, como a seguir:

a) Algoritmo de cifração/decifração:

- Critérios para definição de padrões de algoritmos criptográficos, detalhando os seus projetos e as avaliações quanto a seus aspectos de segurança e vulnerabilidade;

- Mecanismos de incentivo à criação e desenvolvimento de algoritmos criptográficos autóctones;

- Incentivos à criação e manutenção de cursos de criptografia e segurança de dados, visando a adquirir e/ou aprimorar a capacitação em projetos de algoritmos. (A Universidade Federal Fluminense, por exemplo, mantém curso regular de mestrado nessa área);

- Intercâmbios, internos e externos, na área de criptologia e segurança de dados;

- Critérios para aceitação (excepcionalmente) de algoritmos criptográficos de origem estrangeira;

- Mecanismos para avaliar se as implementações dos algoritmos criptográficos em *software* ou *hardware* estão corretas; e

- Estudos de criptoanálise para avaliação de nossos próprios algoritmos criptográficos.

b) Chaves Criptográficas

- Critérios para definição de tamanhos mínimos de chaves criptográficas;

- Critérios para aceitação (excepcionalmente) de sistemas criptográficos (chaves

criptográficas + algoritmos) de origem estrangeira;

- Critérios para o gerenciamento seguro de chaves criptográficas (isto é, geração, distribuição, manuseio, guarda e destruição de chaves criptográficas); e

- Mecanismos para avaliar se as implementações dos modelos de gerência de chaves criptográficas em *software* ou *hardware* estão corretas.

A segurança e as possíveis vulnerabilidades de sistemas criptográficos estão intimamente ligadas ao uso apropriado que se dê a eles

(c) Procedimentos Operacionais

- Definição de requisitos de treinamento do pessoal contra violação de sistemas criptográficos;

- Definição de requisitos contra violação de irradiações indesejadas (*Tempest*) dos equipamentos criptográficos;

- Estabelecimento de requisitos de controle de acesso físico a ambientes onde se manipulam informações sigilosas;

- Estabelecimento de requisitos de segurança dos sistemas de manutenção/reparo dos equipamentos/programas criptográficos; e

- Estabelecimento de requisitos de auditorias de segurança de operação de sistemas criptográficos como um todo.

CONCLUSÃO

A segurança e as possíveis vulnerabilidades de sistemas criptográficos estão intimamente ligadas ao uso apropriado que se dê a eles.

É muito comum, hoje em dia, condicionar a segurança dos sistemas criptográficos em função, somente, da robustez dos algoritmos criptográficos. Entretanto, isso é errado, visto que a segurança se apóia

fundamentalmente, conforme exposto repetidas vezes, num tripé criptográfico, cujo equilíbrio depende, igualmente, da importância de cada pé.

Percebe-se uma preocupação constante na Marinha brasileira, desde tempos remotos, com os requisitos de bom gerenciamento de cifras e de procedimentos operacionais corretos. Os avanços proporcionados pela cibernética têm possibilitado, por sua vez, maior sofisticação, tanto destes dois requisitos mencionados, quanto do terceiro, isto é, algoritmos

criptográficos seguros, visando a manter, em alto nível, o equilíbrio daquele tripé. O Casnav*, por exemplo, que foi elevado, recentemente, à categoria de Organização Militar Prestadora de Serviço (OMPS), está engajado no problema desde 1982; segue, a passos largos, na direção de formar um embrião habilitado a fornecer assessoramento técnico no desenvolvimento de sistemas criptográficos autóctones seguros, não apenas para a Marinha, como também para o governo brasileiro e, se for desejado, para organizações privadas.

BIBLIOGRAFIA

1. RSA. *RSA's Frequently Asked Questions About Today's Cryptography: Capstone, Clipper and DSS* — RSA Laboratories. June, p. 1-8. <http://www.rsa.com/rsalabs/faq-ccd.html>, 1996.
2. VERONICA C. "Criptografia: O Brasil no Clube dos Segredos", *Informática Hoje*, p. 6-7, Junho, São Paulo — SP, 1996.
3. SALLES, D. V. *Utilização da Teoria dos Conjuntos Nebulosos na Separação de Pinos do Criptógrafo Hagelin, C-48*. Tese de mestrado, Instituto Militar de Engenharia, Rio de Janeiro, 1982.
4. SCHNEIER, B. *Applied Cryptography*, John Wiley & Sons, Inc., New York, 1994.
5. NSA, BOS: *NSA is monitoring Key Internet routers* — Puzzle Palace Author, p. 1-5, June, <http://www.nsa.gov:8080/>, 1996.
6. WARD, G. *Tempest in a teapot*, *grady @ netcom*, p. 1-6, 1996.
7. SCHLEHER, D. *Introduction to Electronic Warfare*, Artech House, Inc. Washington - EUA, 1986.
8. PASSOS, J. M. "EUA desmascaram pirata eletrônico". *O Globo*, p.35, 30/03/96, Rio de Janeiro (RJ): 1996.

**Aquele que nada aprendeu do passado
será punido pelo futuro**

John Whittier

* Centro de Análises de Sistemas Navais.

QUATRO NAVIOS, QUATRO DESTINOS

A Noite do *Magdalena*

"*Todo barco que parte tem uma história para acontecer; todo barco que chega tem uma história para contar.*" (Máxima de um velejador mineiro, escritor e contador de causos do mar).

JOSÉ MARIA BARREIRA DA FONSECA
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref^o)

SUMÁRIO

- A lenda do *Flying Dutchman*
 - Quatro barcos, quatro destinos
 - O *liner Magdalena* - O Sinistro
 - O Rebocador de Alto-Mar *Triunfo*
 - O Caça-Submarinos *Guaporé*
 - O Contratorpedeiro-de-Escolta *Beberibe*
- Anexo: Acórdão do Tribunal Marítimo sobre o sinistro

A LENDA DO *FLYING DUTCHMAN*

Diz a lenda, numa de suas versões, que um tal *Dutchman*, conhecido como o Holandês Voador, comandava pelos mares do mundo um navio fantasma. Era um tipo irascível e fanfarrão.

Certa feita, em viagem ao Sul da África, seu navio foi surpreendido por terrível tempestade. Apesar dos apelos de passageiros e tripulantes para que procurasse abrigo junto à costa, *Dutchman* não cedeu aos pedidos e, fumando seu cachimbo e bebendo seu rum, manteve-se impassível na sua decisão tresloucada de enfrentar a borrasca.

Percebendo grande angústia entre os ocupantes do barco, o próprio Senhor dos Céus resolveu intervir, procurando chamar à razão o insano capitão. Mas este, blasfemando, não acatou a interferência do Senhor e, num ato sacrílego, deu-lhe um tiro com arma de fogo. Por esta razão foi amaldiçoado e condenado a navegar, sem destino, em todas as latitudes, sem jamais conhecer bom tempo, estando sempre no centro de tempestades.

Assim condenado, o *Navio Fantasma* "navega eternamente nos sete mares, arrastando consigo o mau tempo. Sua sinistra silhueta, velas em farrapos, mastros com topos flamejantes, mostrando luzes verme-

lhas”, aterroriza navegantes e traz má sorte aos que encontra em sua rota.

É *Dutchman*, sempre fumando o seu cachimbo e não deixando de beber o seu rum, provavelmente singrou na noite de 25 de abril de 1949 as águas ao largo do Rio de Janeiro, praguejando e blasfemando... para não perder o costume...

Seja realidade ou não que *Dutchman* tenha colocado a sua pitada de maldade, estivesse ele ou não dando bordejadas na área conflagrada, arastando para ela o olho vivo do temporal, o fato é que naquela noite soprou um sudoeste excepcionalmente rijo, criando situações críticas ou trazendo graves inconvenientes para quem estava no mar. E lá estavam o *Magdalena*, o *Triunfo*, o *Guaporé* e o *Beberibe*, cada um com sua missão indi-

vidual. E todos sofreram, a seu modo, os efeitos do mau humor do *Flying Dutchman**, e tiveram seus destinos cruzando em um mesmo ponto – o *Magdalena*.

*Aqui cabe a paródia, cheia de perfídia, possivelmente pensada pelo próprio *Dutchman*, que desejava ver o seu “mal-feito” completado. Conta a História que o Primeiro-Ministro da Inglaterra, Conde de Beaconsfield, Benjamin Disraeli, adversário político no Parlamento do Deputado Gladstone, ao ser informado que este caíra no Rio Tâmesa, assim reagiu: “Se Gladstone caiu no rio, sem dúvida isso é um infortúnio; porém, se alguém o salvou, isso é uma catástrofe!” *Flying Dutchman* provocando, com seus poderes maléficos, o encalhe do *Magdalena*, criou um infortúnio; mas, ao fazer soprar um sudoeste anormal naquela noite escura e tempestuosa, gerou uma catástrofe, ao fazer com que a quilha do *Magdalena* se arrebatasse sobre os arrecifes das Tijucas.

1. Se não é verdadeiro, é bem inventado.

“Se non è vero, è ben trovato”.¹

QUATRO BARCOS, QUATRO DESTINOS

O Liner Magdalena – O Sinistro

“Todos esses navios comovem-me como se fossem outra coisa e não apenas navios indo e vindo.”

(Fernando Pessoa)



Capitão-de-Longo-Curso D. R. Lee, comandante do *Liner Magdalena*

Era uma madrugada enevoada de abril de 1949. Precisamente no dia 25.

O *Liner Magdalena*, da Mala Real Inglesa, realizava a sua viagem inaugural. Fora até Buenos Aires, aportara em Montevidéu e em Santos, e aproximava-se da sua próxima escala, o porto do Rio de Janeiro.

Era comandado pelo Capitão-de-Longo-Curso D. R. Lee, velho lobo do mar. Possivelmente

esta seria a sua penúltima viagem, que lhe fora oferecida como prêmio, pois se aposentaria em julho de 1949.

O *Magdalena* era o terceiro navio com este nome, tendo como armador a tradicional Mala Real Inglesa. Fora lançado ao mar em 11 de maio de 1948, em Belfast, Irlanda do Norte.

Sua tonelagem bruta era de 17.547 toneladas; comprimento: 173,73m; velocidade 19 nós. Era propulsionado a turbinas, com dois hélices, que forneciam 18.000 cv nos eixos.

Sua construção obedecera à técnica mais moderna, à época.

Tinha uma guarnição de 237 tripulantes e transportava 350 passageiros.

Disponha de modernos equipamentos de navegação, como radar, piloto automático, esteecobatímetro, etc. Estava segurado no Lloyd's de Londres por 2.500.000 libras. Tinha registro no Lloyd Register.

Sua atracação no porto do Rio de Janeiro estava prevista para às 6 horas do mesmo dia 25.

Mas o imprevisto está sempre à espreita para atrapalhar o previsto. E, assim, às 4h41min, o *Magdalena* arremessou-se contra um arrecife, e sobre ele montou, no Arquipélago das Tijucas, situado bem próximo à Avenida Niemeyer, via de acesso à Barra da Tijuca a partir do bairro do Leblon.

Algo de inesperado acontecera! Como descreve periódico da época, "o navio gemeu como se fosse uma criatura a quem tivessem rasgado o ventre... Foi um grande lamento de aço!".

Seguiram-se os sinais de alarme e ordens para que todos embarcassem nos escaleres, de prontidão nos seus turcos. Verificado, entretanto, que a situação não era de perigo iminente, pois o navio estava firmemente sentado em seu "berço de pe-

dra", foi cancelada a ordem de abandono do navio.

A essa altura, o navio já emitira sinal de SOS, captado pela Estação Costeira do Arpoador e retransmitido ao Comando do 1º Distrito Naval. O navio *Goiasloide*, que se achava próximo ao Arquipélago das Cagarras, atendeu de imediato ao pedido de socorro, permanecendo próximo ao navio sinistrado.

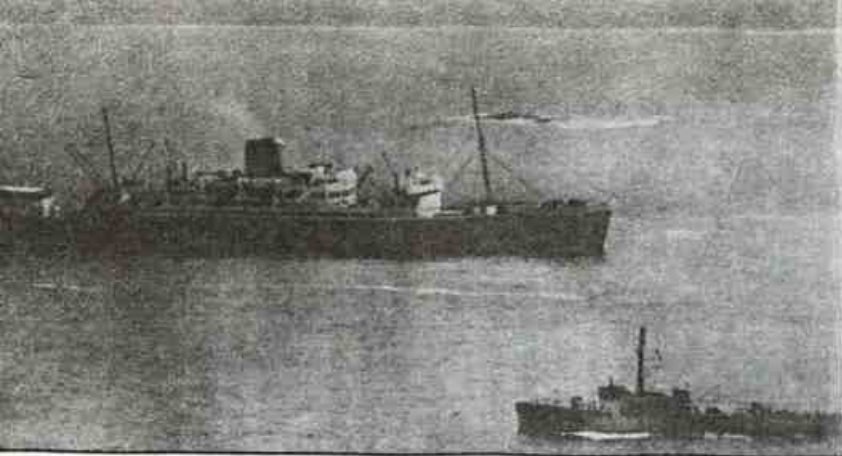
Tão cedo quanto possível, suspenderam do cais e rumaram para o local do acidente os Contratorpedeiros-de-Escolta (CTE) *Beberibe*, sob o comando do Capitão-Tenente Roberto Coutinho Coimbra, seu imediato, e tendo a bordo o Capitão-de-Corveta João da Fonseca Ribeiro, designado pelo Comandante-em-Chefe da Esquadra (Comench) comandante da operação de salvamento dos passageiros

À vista de situação de aparente calma, os passageiros desembarcaram dos escaleres e voltaram ao navio

ros e tripulantes; o CTE *Baependi* (Capitão-de-Corveta Oscar Lopes Fabião); os Caça-Submarinos *Guaporé* (Capitão-Tenente Paulo Ribeiro Jardim) e *Guaíba* (Capitão-Tenente Nelson Fernandes); Rebocador de Alto-Mar *Triunfo* (Capitão-Tenente Henrique Eduardo Weaver); Navio Hidrográfico *Juruena* (Capitão-Tenente José Lisboa Freire) e os Rebocadores *Linosa*, da Wilson Sons, que transportava a bordo o perito do Lloyd Register, e *Tenente Cláudio*, que foi o primeiro a chegar ao local do encalhe.

À vista de situação de aparente calma, os passageiros desembarcaram dos escaleres e voltaram ao navio, alimentando-se e tendo a oportunidade de recolherem objetos de fácil transporte, que ainda mantinham em seus camarotes.

O mar estava calmo e o *Magdalena* quase imóvel. O Rebocador *Tenente Cláudio* e

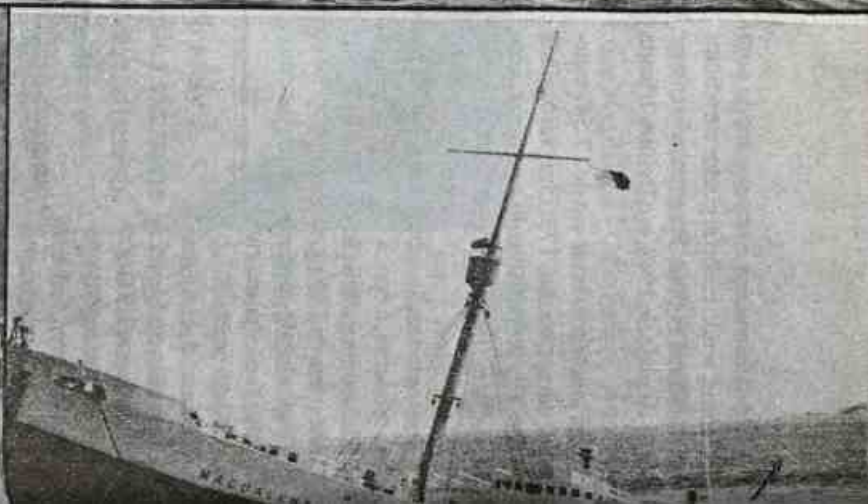
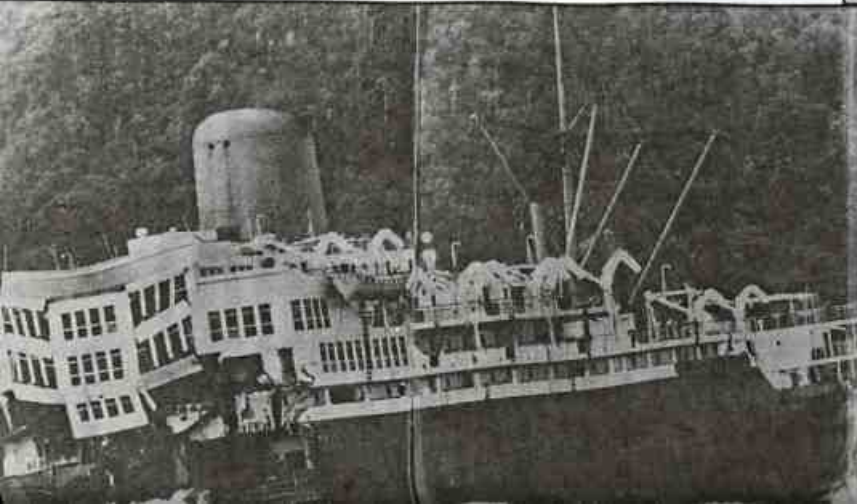
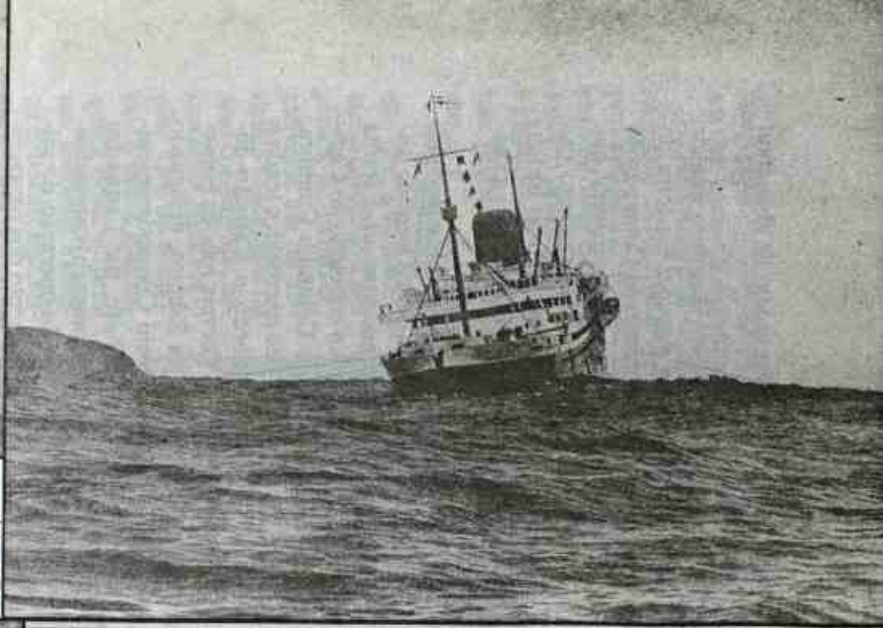


↑ Unidades da Marinha chegam ao local do sinistro

O *Magdalena* na barra, ainda rebocado →

↓ A parte posterior do *Magdalena* já encalhada

A proa assentada no fundo ↘



o Caça-Submarino *Guaporé*, graças a seus pequenos calados, atracaram a contrabordo do *Magdalena*. Escada de portaló arriada, foram desembarcados os passageiros, que eram recebidos por unidades do grupo-tarefa, que os transportavam para o porto do Rio. Não houve qualquer acidente nesta faina.

A essa altura, com o mar ainda calmo e o navio praticamente imóvel, o vento começou a refrescar ligeiramente, levantando pequenas ondas. Os navios atracados ao casco encalhado passaram a jogar e chocar-se contra ele.

Após conferência entre os responsáveis pelo salvamento do navio, ficou decidido que não se deveria tentar removê-lo, até que fosse aliviada a carga ainda existente nos seus porões de proa. Naquela hora, o porão nº 1 apresentava-se completamente seco; o de nº 2 fazendo alguma água; e o de nº 3 embarcando muita água. Pelo rádio foram requisitadas chatas, que receberiam a carga da proa.

O vento, que soprava até então suavemente, recrudescia à medida que o dia avançava, começando a formar "carneiros" na superfície do mar. Os navios de apoio, até então atracados no *Magdalena*, tiveram que largar suas amarrações e afastara do local do encalhe. A presença das chatas também tornou-se inútil.

Com a chegada da noite do dia 25, o tempo piorou consideravelmente. Vento com rajadas frescas e pancadas de chuva. Sudoeste violento, anormalmente forte, levantando mar com vagas de até 10 metros de altura.

Piorando o temporal durante a noite, o *Magdalena*, em seu berço de pedra, come-

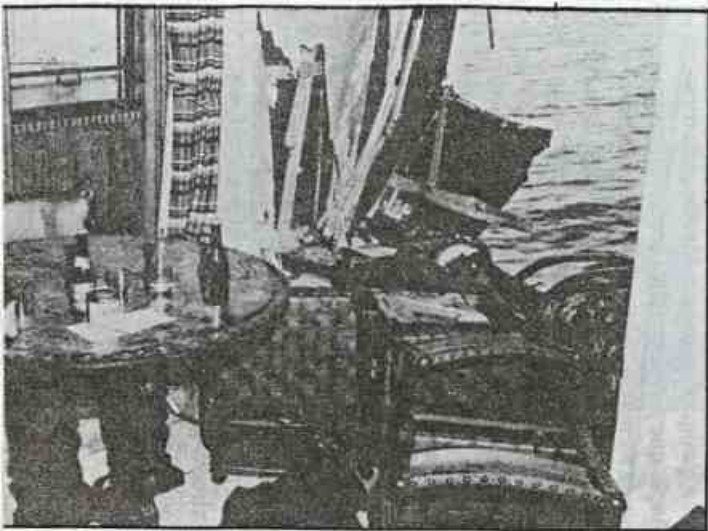


A proa do *Magdalena* prestes a encalhar, em fotografia aérea

çou a bater contra o rochedo. O vento soprava da alheta de boreste, fazendo o navio, aos poucos, girar sobre si mesmo. Os fundos dos porões danificavam-se mais e mais.

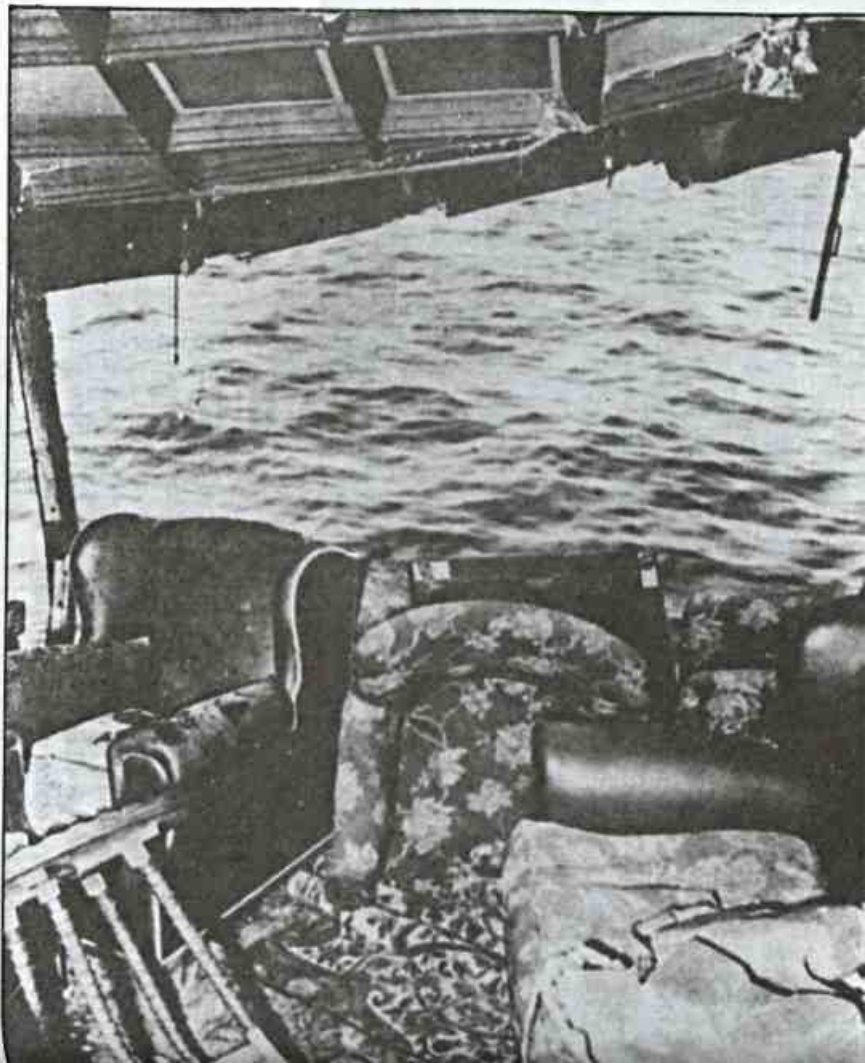
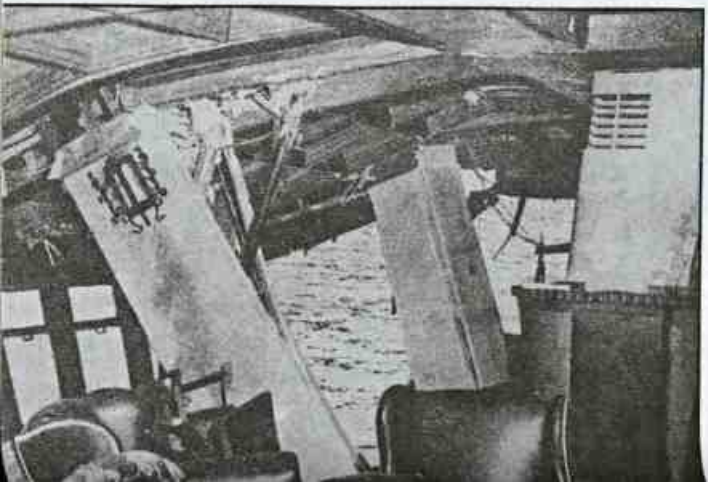
Às 2 horas da madrugada do dia 25, com uma maré excepcionalmente cheia, o *Magdalena* tinha girado quase 90 graus e achava-se na borda do arrecife, atravessado ao mar, adernado perto de 45 graus. As vagas investiam furiosamente contra o seu costado, arrebetando acima do tombadilho. Esperava-se que o navio emborcasse a qualquer momento. Membros da tripulação que permaneciam a bordo abrigavam-se da forma que podiam, mas sempre prontos a procurar salvamento. O mau tempo não permitia que escaleres fossem arriados. Um rebocador que permanecia de guarda certamente teria dificuldades em recolhê-los da água, devido à escuridão e à força da tempestade, que não aconselhava a aproximação entre embarcações.

Repentinamente, um tremor... e o *Magdalena* desvencilhou-se do seu berço! A proa começou a afundar, só restando emersos cerca de três metros de casco acima da linha d'água. O navio à deriva aproximou-se perigosamente das ilhas do arquipélago. Foram largados dois feiros, que



DETALHES
DO
INTERIOR
DA PARTE
DE RÉ DO
MAGDALENA

Através do
costado, vê-se
o mar



felizmente unharam. O navio, caturrando violentamente, aguardou o clarear da madrugada.

No lusco-fusco da manhã que nascia, foi reiniciada a faina de salvamento. Às 7 horas foi passado, pelo Triunfo, cabo de reboque e iniciada a tentativa de levar o *Magdalena* a águas mais tranqüilas, no interior da Baía de Guanabara. Nisso foram empregados três potentes rebocadores e mais um, amarrado à popa do *Magdalena*, que procurava mantê-lo em rumo apropriado.

O mar continuava grosso e soprava forte vento de sudoeste que pegava o navio pela alheta muito erguida, pois a proa estava quase submersa.

Pouco depois do meio-dia de 26, o *Magdalena*, muito abicado, encontrava-se à boca da barra. Embora a profundidade fosse de mais de 15 metros, a parte inferior da roda de proa, seguindo o ritmo das vagas, batia seguidamente no fundo, sofrendo, assim, os efeitos decorrentes da ação de alquebramento e tosamento sobre a quilha.

Avariado seriamente, com o casco fazendo água, o navio começou a ranger e a estalar, dando sinais de iminente ruptura do casco.

Escaleres foram ocupados e arriados, com os homens que estavam a bordo. Essa faina com mar grosso é perigosa e difícil. Muitos homens caíram ao mar, mas, graças à atenção do pessoal que estava nos rebocadores e aos coletes salva-vidas que portavam, puderam ser resgatados por escaleres que prosseguiram na faina.

Finalmente deu-se a ruptura do casco*, por antevante da superestrutura principal. Todos os homens que se achavam na proa atiraram-se ao mar. Permaneceram na

ponte de comando o Capitão Lee, um timoneiro e o prático do porto, Manoel Antônio da Silva, que, num gesto de altruísmo, apresentara-se voluntário para auxiliar a fazer o navio entrar na barra.

A tragédia estava consumada! O navio partira-se em dois. A proa, embicada, aos poucos afundava na entrada na barra, na altura da Ilha de Contunduba. Seu mastro, atravessado pela verga de sinais, apontava para o céu e dava a impressão de uma cruz, que marcava o local da tragédia. E a popa, navegando à deriva, encalhava em posição de marcha-a-ré, na Praia do Forte de Imbuí, em Niterói.

Resgatado o que podia ser salvo, a popa, que afundava num banco de areia que se formava a seu redor, foi vendida pela companhia seguradora por 50.000 libras esterlinas, na condição de “como está, onde está”.

Um dos autores dos artigos sobre o desastre, que usa o pseudônimo de Cubango, encerra seu relato dizendo que “quando foi desmanchado o segundo *Magdalena*, um dos últimos veleiros *Clipper* com figura de proa, gurupés e ornatos que a frota da Royal Mail teve, viu-se o fim de uma época, que talvez tenha produzido o mais gracioso estilo de vapores que cortaram os oceanos. E a distinção de usar esse nome – *Magdalena* – passou assim para um moderno navio, cujas linhas arrojadas e bonito perfil findaram nos arrecifes das Ilhas Tijucas, próximo à entrada da Baía de Guanabara.”

Aquela cruz, sinal de desastre, lembrou-me outra visão chocante que presenciara em minha vida.

No início de 1946, a Escola Naval fez uma viagem à Europa, conhecida como “Vi-

* NR.: Esse instante foi presenciado por uma turma de aspirantes (Turma de 1944) que estava assistindo a aula de navegação no terraço do 4º pavimento da Escola Naval (hoje fechado com salas de aulas). Foi incrível ver aquele navio, visto aos 325° relativos (ângulo do alvo), aumentando seu tamanho até transformar-se em dois. (Relato do Almirante Brigido, consultor Especial da RMB, presente no terraço)

agem dos Cardeais". O Navio *Duque de Caxias*, designado para a comissão, tinha como propósito o transporte, de ida e volta, dos arcebispos da América Latina que receberiam das mãos do Papa Pio XII o chapéu cardinalício.

Naquela viagem, realizada em fevereiro e março de 1946, aportamos em Toulon, principal base naval francesa no Mediterrâneo. O que ali vimos tinha a marca do patético. A guerra na Europa terminara em maio de 1945, fazia apenas nove meses. Seus estragos eram ainda sentidos por onde passávamos. A baía parecia um cemitério! Cruzes semelhantes à que víramos no local do afundamento da proa do *Magdalena* eram vistas espalhadas por toda a área. Lá haviam sido afundadas, ou gravemente avariadas, 61 unidades de combate da até então poderosa frota francesa, somando 225 mil toneladas de deslocamento. Suicídio coletivo discutível, num momento em que as nações aliadas precisavam desesperadamente de barcos de guerra! Mas essa é outra história...

O Rebocador de Alto-Mar Triunfo – Tentativa de salvamento

O Rebocador *Triunfo* (R-23) foi construído no Texas, Estados Unidos. Deslocava 800 toneladas e tinha uma potência de 1.500 HP. À época, formava com os navios da mesma classe – *Tritão* e *Tridente* – a flotilha de salvamento do litoral brasileiro, com estações no Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro, Natal, depois Recife. Revezavam-se nas estações a cada três meses.

O Rebocador *Triunfo*, que em condições de tempo adversas tentou trazer para águas tranquilas o ferido *Magdalena*, estacionava, na época, no Rio de Janeiro. Estava sob

o comando do então Capitão-Tenente Henrique Eduardo Weaver, marinheiro experiente, que o manteve em apoio ao navio encalhado, próximo a ele, pairando sob máquinas.

O Meteoro Marinha, alertando para a enganosa calma na zona do acidente, previa a chegada de uma frente fria para o continuar do dia. À vista dessa previsão, o Capitão-Tenente Paulo Ribeiro Jardim, comandante do Caça-Submarino *Guaporé* – primeiro navio de guerra a chegar ao local do encalhe –, aconselhou ao Capitão do *Magdalena* a não tentar retirar o seu navio do "berço de pedra", onde estava adormecido. O Capitão Lee não aceitou a sugestão, o que, de certa forma, à vista da

O Meteoro Marinha previa a chegada de uma frente fria para o continuar do dia

velocidade e violência inesperada com que se desencadeou o temporal, possivelmente não teria sido de maior valia para salvar o navio.

A violência do mar, batendo com a quilha do *Magdalena* sobre os arrecifes e mesmo fazendo-o girar, acabou por desprenhê-lo das pedras. Derivando, conseguiu ainda largar o ferro e fundear. Pela manhã, o Rebocador *Triunfo* lhe passou o cabo de reboque por boreste, enquanto o Rebocador *Comandante Dorat*, do Lloyd Brasileiro, passava um outro por bombordo. Os Rebocadores *Saturno* e *Trovão*, amarrados à sua popa, procuravam mantê-lo alinhado com a entrada da barra.

E assim, o estranho cortejo de barcos aproximava-se da entrada do porto do Rio de Janeiro, montando, por bombordo, a Ilha de Cotunduba.

Usando as palavras do Almirante Saldanha da Gama no seu livro *Brasileiros no sinistro Triângulo das Bermudas*, "ao chegar na entrada (da barra), os altos vaga-

lhões levantados pelo banco da barra... fizeram o descompassado navio bater no fundo, partindo-o em dois". Diz mais o Almirante: "O procedimento de Weaver foi impecável durante toda a manobra... Ao chegar à barra, o comandante do *Triunfo* colocou um homem, com o maçarico aceso, junto ao cabo de reboque, para poder safar o seu navio ao primeiro sinal do passadiço. Se essa providência não fosse tomada, certamente o rebocador teria corrido um grande risco quando, subitamente, se deu o naufrágio do *Magdalena*."

Sempre senti admiração pelo que simboliza, em destreza nas manobras e na competência das fainas marinheiras, a série de miniaturas de bandeiras de várias nacionalidades, pintadas, com arte e esmero, nas anteparas dos passadiços dos rebocadores e corvetas. O *Triunfo* também a ostentava. E devido ao infeliz desfecho no caso do socorro do *Magdalena*, não pôde acrescentar à série a miniatura de bandeira com as cores da tradicional *Union Jack*.

O Caça-Submarino *Guaporé* – A caça de um tesouro

O Caça-Submarino *Guaporé*, munido com uma Carta de Prego², largou do cais do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro às 4 horas da madrugada, do dia 25 de abril de 1949.

Era comandado pelo Capitão-Tenente Paulo Jardim, considerado um "expert" em manobras de navios.

Fazia proa sobre o farol de Castelhanos, na Ilha Grande, conforme instruções rece-

bidas. Seria a posição, em cujas proximidades deveria ser aberta a Carta de Prego.

Naquela viagem, o *Guaporé* levava a bordo três "cavalheiros", da forma como nomeados pelo Almirante Saldanha em seu livro já citado.* Tais "cavalheiros" já haviam entrado em contato com o Ministério da Marinha e daí encaminhados ao Comandante-em-Chefe da Esquadra. Solicitavam transporte até a Ilha de São Sebastião, no litoral paulista. O cacife de que dispunham na parada era um pretensu "mapa do tesouro", já devidamente apresentado à Marinha e por esta verificada a sua possível autenticidade. Combinada, também, a forma de divisão do butim encontrado, favorecendo a Marinha, caso houvesse sucesso nas buscas.

Por causa dessa saída extemporânea e para uma missão inusitada, o *Guaporé* foi o primeiro navio de guerra que teve a oportunidade de atender ao urgente pedido de socorro do *Magdalena*, chegando ao local logo após o Rebocador *Tenente Cláudio*. Atracou a contrabordo do navio encalhado, a seu bombordo, safo das pedras e protegido do vento. Recolheu parte dos passageiros do *Magdalena*, transportando-os para o porto do Rio de Janeiro.

O fato é que o socorro ao *Magdalena* atrasou a saída do *Guaporé*. Nas palavras do Almirante Saldanha: "Por este motivo, somente à tarde zarpou (o *Guaporé*) rumo ao ponto determinado pela Carta de Prego, avançando penosamente debaixo de pavoroso temporal. Cedo da noite, o pequeno navio, com grande estrondo, partiu o mastro, ficando sem telegrafia e desprovido de radar, mui-

2. Ordem lacrada a ser aberta e conhecido o seu conteúdo pelo comandante só em determinada posição na viagem.

* N.R.: Na época, segundo o jornal *O Globo*, também o Caça-Submarino *Guajará* transportou "cavalheiros" para a Enseada do Sombrio, base para a exploração do tesouro. Ficou acampado com os "cavalheiros", dentro da mata por mais de uma semana, o então Capitão-Tenente Júlio de Sá Bierrenbach. Embora classificada de "secreta", a missão foi alvo de duas reportagens. O então Primeiro-Tenente Brígido (da equipe da RMB) era oficial do navio.

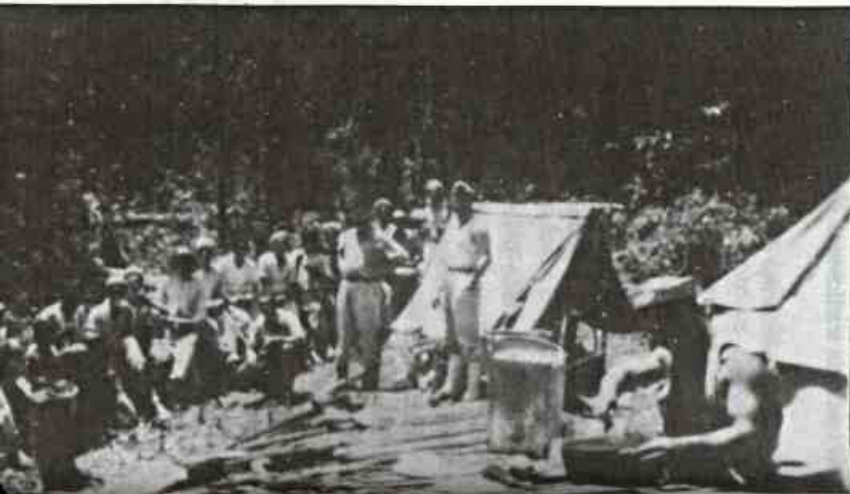


← O Caça-Submarinos *Guajará*
na Enseada do Sombrio

O escaler desembarca, no
Sombrio, mantimentos e
apetrechos para a "exploração
do tesouro" →

O grupo de exploração que per-
maneceu no acampamento. De
pé, em frente à barraca, o então
↙ Capitão-Tenente Bierrembach

No acampamento – sentado,
em primeiro plano, o então
Capitão-Tenente Monnerat,
comandante do navio ↘



to necessários naquela noite, toda fechada. Regressou ao porto, para reparos...”

Consultado o Termo de Viagem do *Guaporé* naquela safda, verifiquei que era sóbrio e sintético na descrição dos graves acontecimentos. Mas, quando imediato da Corveta *Imperial Marinho*, que se preparava para seguir para a Ilha da Trindade, tive a oportunidade de ver nas mãos do Comandante Almir Bion fotografia do *Guaporé* e nas condições críticas descritas acima. E assim, hoje, procurei obter maiores detalhes sobre o ocorrido naquela noite fatídica. Bion já não mais achou a foto, mas disse-me que o navio, onde estava embarcado, de-



Elementos da guarnição no suposto local do tesouro. Ao centro, o então Primeiro-Tenente Brígido

se desbarvorado, sem comunicações e sem o auxílio do radar, portanto cego, surdo e mudo, correu com o tempo, indo aterrar, surpreendentemente, em Cabo Frio. Sua derrota inicial tinha como ponto de chegada a Ilha de São Sebastião, no litoral paulista, tendo assim seguido rumo exatamente oposto ao que pretendia navegar, por ter sido obrigado a “correr com o tempo”!

Resultado de uma noite de incertezas, sofrida pela guarnição do *Guaporé*, com seu navio completamente desbarvorado, ao sabor de um sudoeste de violência incomum... Poder-se-ia, talvez, creditá-la à presença perversa, na área, de *Dutchman*?!

O CTE Beberibe – Transporte de Aprendizes-Marinheiros

Atendendo a determinação do Comando da 2ª Flotilha de Contratorpedeiros, preparava-se o CTE *Beberibe* para suspender, na manhã do dia 25 de abril de 1949, para transportar à Escola Batista das Neves, em Angra dos Reis, no local hoje ocupado pelo Colégio Naval, cerca de meia centena de candidatos a praças da Marinha de Guerra.

CAB

Na minha casa, porém, o telefone soou por volta das 5 horas da manhã. Transmitia-me ordem para apresentação imediata a bordo.

Chegando ao navio pelos meios mais expeditos, vim saber que nos aprestávamos para prestar assistência a um navio que havia encalhado no Arquipélago das Tijucas. Era o *Magdalena*.

Quando suspendemos, alguns oficiais e praças ainda não haviam chegado a bordo, inclusive o próprio comandante. Mas já estavam disponíveis o imediato, Capitão-Tenente Roberto Coutinho Coimbra, o pessoal de máquinas e de manobra, o que possibilitava a safda, em emergência, do navio.

Embarcou no *Beberibe*, designado como comandante do grupo-tarefa de so-

corro, o Capitão-de-Corveta João da Fonseca Ribeiro, comandante do CTE *Bauru*.

O *Beberibe* desatracou do cais às 7h56min e permaneceu, pairando sob máquinas, nas proximidades do navio acidentado. Embarcações de menor calado atracavam a contrabordo do *Magdalena*, recebendo os passageiros e transportando-os para o cais do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ).

O *Beberibe* recebeu os últimos 58 passageiros e dois oficiais do *Magdalena*, que levavam para lugar seguro os documentos oficiais de bordo. Atracou no Rio às 16h30min, a contrabordo do velho Encouraçado *São Paulo*, onde os deixou. Lá embarcaram os candidatos a praças e, agora, com sua guarnição completa, inclusive com seu comandante, Capitão-de-Corveta José Maria da Silva Cabral, suspendeu às 17h55min com destino ao porto de Angra dos Reis.

Com o correr do dia, o tempo vinha se alterando continuamente, partindo do abafado característico da “calmaria podre” para bafejos descontínuos de uma brisa, que se intensificava e rondava progressivamente para o quadrante noroeste. Era o sinal claro da aproximação de uma frente fria.

Navegando com destino a Angra dos Reis, tivemos a oportunidade – no lusco-fusco da claridade do pôr-do-sol, chamado por alguns de “hora mágica”, momento em que a luz externa tem a mesma intensidade de uma luz de lampião – de ter a última visão do *Magdalena*, ainda inteiro, tendo como fundo a mancha escura do Cabo da Gávea.

Com o cair da noite, o tempo piorou consideravelmente.

Como esperávamos transportar os candidatos durante o dia, chegando a Angra à tarde, reserváramos o convés do *spardeck*, guarnecido de macas, para que ali se acomodassem durante as seis horas previstas para a viagem.

A situação do mar, entretanto, se alterava, o mau tempo piorava, o navio caturrava e embarcava água por cima do toldo do tijupá. A estréia fora demasiadamente brutal para aqueles meninos que sonhavam ser marinheiros. Dias depois, corria a boca pequena que alguns deles teriam voltado para o Rio... por terra!

À época, sendo um dos oficiais mais modernos do navio, dobrava com o então Tenente Jorge Almir Parga Nina, no *sea cabin*, colado ao Centro de Informações de Combate. Macomunavam-se, assim, a posição desfavorável do alojamento, sensível, por sua altura, aos balanços e caturros; o contínuo zumbido do radar; a luz fosforescente que se filtrava pelas frestas das anteparas; e a batida das portas estanques, acompanhando o vaivém do pessoal de serviço. Obviamente não poderia dormir. Entraria de serviço de oficial de quarto de meia-noite até as 4 horas da madrugada. Por isso, pouco antes da meia-noite, partindo de local iluminado, cheguei ao tijupá, totalmente às escuras. Lá percebi, a custo, as sombras do que julguei, e de fato eram, do comandante e do imediato, além da do oficial de serviço que seria rendido por mim, o então Tenente Auro Madureira. Todos vestiam suetes³ e estavam completamente molhados. O tijupá, atravessado pela espuma e respingos das vagas que arrebetavam sem cessar na valente proa do navio, confirma-

O navio caturrava e embarcava água por cima do toldo do tijupá

3. Abrigo impermeável contra a água.

va o que dizia o poeta: "o vento sul arre-messava / cavalos brancos gelados / decli-navam crinas de águas / empinavam ondas escuras!".

Na escuridão do tijupá, à mercê dos ele-mentos desencadeados, fixava minha aten-ção no rumo do navio, dificilmente manti-do; no piscar do Farol de Castelhanos, que se aproximava; e atento à conversa que, à meia voz, tratavam o comandante e o ime-diato. Foi quando soube que, no Pacífico, alguns desses contratorpedeiros-de-escol-ta haviam afundado, após se partirem ao meio, em virtude do mau tempo...

Feita, então, rigorosa verificação da estanqueidade do navio, constatou-se pro-blemas nas juntas sobrepostas do convés principal.

Chamou-me, então, o comandante e mandou-me à câmara para de lá trazer-lhe uma tabela para mensagem cifrada. Do tijupá descia uma escada até o convés do passadiço e daí outra que terminava na antepça da câmara. Encontrei, então, di-ficuldades: os candidatos a marinheiros, abrigando-se da água que lavava o *spardeck*, tinham-se deitado, literalmente corpo contra corpo, na entrada da câmara e, mesmo, ocupado todo o seu piso. Com o navio jogando loucamente e sem espaço para colocar os pés, foi-me difícil chegar ao cofre e acertar com o segredo para dele retirar a publicação pedida.

Chegando ao tijupá, constatei que o comandante decidira fundear o navio, abri-

gando-o, na Enseada de Abraão, às 1h11min do dia 26. Às 9 horas do mesmo dia, o navio atracou ao porto de Angra dos Reis, onde deixou os futuros marinheiros. Regressamos, em seguida, ao porto do Rio. Tivemos aí a oportunidade de passar ao lado do mastro do *Magdalena*, cuja proa, então semi-submersa, soçobrara a leste da Ilha de Cotunduba.

Para o *Beberibe*, o *Magdalena* ainda existia. O mastro de vante, com sua verga de sinais, permanecia emerso, como se res-sistisse a entregar-se vencido! Por outro lado, a sua valentia passava a constituir-se em um obstáculo na entrada da barra do Rio de Janeiro. O Aviso aos Navegantes da Diretoria de Hidrografia e Navegação era lançado ao ar em todas as direções, buscando estações móveis que se aproxima-ssem do Rio. Um distraído poderia ser surpreendido.

Por isso, no dia 27 de abril, ao anoitecer, suspendeu o *Beberibe* com a missão de passar a noite, de 27 para 28, iluminando com seu poderoso holofote azul, de arco, a semi-submersa proa do *Magdalena*.

A proa do *Magdalena* só sucumbiu to-talmente no dia 30 de abril. No local do seu afundamento foi fundeada uma bóia indicativa de casco soçobrado.

Completado o estrago, gozou-se de dias de bom tempo, pois o *Flying Dutchman* possivelmente partira para outras latitudes, arrastando consigo o mau tempo que car-rega.

ANEXO

TRIBUNAL MARÍTIMO

ANUÁRIO DE JURISPRUDÊNCIA PROCESSO Nº 1.821 ACÓRDÃO

Encalhe de pacote nas pedras das Tijucas. Assistência, reboque e naufrágio à entrada da bar-ra. Acidente culposo, porque foi produto de erro de navegação e negligência dos oficiais de quarto.

Se a falta cometida pelo 2º oficial gerou o perigo, agravado pela timidez com que se portou o 1º oficial, seu substituto, mais grave foi a falta do comandante pela omissão com que se houve, dei-

xando de comparecer ao passadiço na ocasião que sabia oportuna. Condenação.

Vistos, relatados e discutidos os autos, deles consta que, na madrugada de 25 de abril de 1949, encalhou e se perdeu, nas proximidades do Rio de Janeiro, o paquete inglês *Magdalena*, de 17.546 toneladas brutas, propriedade e armação da Royal Mail Lines Limited, com 551 pés de comprimento, 73 de boca e 45 de pontal, casco de aço e propulsão a turbinas.

Sob o comando do Capitão-de-Longo Curso D. R. Lee e guarnecido por 237 tripulantes, o *Magdalena*, que fazia a sua viagem inaugural, já de regresso, saiu do porto de Santos na tarde do dia anterior, com destino ao Rio, transportando 350 passageiros e 4.452 toneladas de carga.

.....
O navio estava segurado no Lloyd's de Londres, por 2.500.000 libras... dos autos nada constando sobre o montante do seguro da carga.

DECLARAÇÃO DE VOTO (em separado) (Ministro Raul Romão Antunes Braga)*

(...) Passo agora a tratar das responsabilidades do desastre do *Magdalena*.

Comandante — Não ponho em dúvida a sua competência: a sua infelicidade merece todo respeito.

Não faço carga no seu rumo..., fortemente criticável, de vez que houve oportunidade para corrigi-lo.

Mas não compreendo que, despertando às 2h30min e avisado de que o navio se encontrava aterrado, não subiu ao passadiço, não examinou a carta e aceitou um novo rumo, sem verificar.

Despertado quando da marcação do farol de Guaratiba, ainda se deixou ficar no camarote, sem curiosidade para examinar a situação do navio.

Acordando às 4h30min, conforme sua ordem, quando talvez já era tarde, ainda demorou 11 minutos para subir ao passadiço e assistir ao desastre.

Tenho-o como responsável por omissão ou negligência, deixando de cumprir o seu dever, máxime nas proximidades do porto de chegada.

1º oficial..., de serviço no quarto d'alva.

.....
(...) Verificou na carta que o rumo levaria o

.....
Considerando que as guarnições, quer do navio naufragado, quer das unidades da Marinha de Guerra do Brasil, bem como das demais embarcações, durante os serviços de salvamento, portaram-se honrosamente, com abnegação invulgar no empenho de tudo fazer para reduzir às justas proporções as conseqüências do doloroso sinistro, o que inegavelmente foi conseguido, não se registrando a perda de uma única vida, muito contribuindo para esse sucesso as autoridades navais brasileiras, os agentes da Royal Mail e empresas nacionais de navegação.

Considerando o mais que dos autos consta:

Acordam, por maioria, os juizes do Tribunal Marítimo, ... encalhe, seguido de naufrágio, com perda quase total do navio e parcial da carga, causado por erro de navegação, além de negligência dos oficiais de quarto no passadiço e omissão funcional do comandante*.

navio a passar próximo das pedras, no entanto com todas essas circunstâncias desfavoráveis à segurança da navegação, deixou de chamar o comandante, por ter ordem de só o fazer às 4h30min.

.....
Tendo feito uma dupla marcação da Rasa e Corcovado, verificou que o navio estava aterrado; se a posição assim obtida era duvidosa, por não ter certeza de haver identificado o Corcovado que, a rigor não é uma marca de navegação, na contingência em que se encontrava, devia considerar a pior das hipóteses e assim providenciar.

Nada fez.

Considero-o culpado por negligência.

Piloto..., de serviço no quarto de meia-noite às 4 horas.

(...) negligenciou o caimento que o navio estava tendo em direção à costa e a existência de um desvio na agulha giroscópica.

Tenho-o como tendo concorrido para o acidente por negligência.

OBSERVAÇÃO: Ressaltados os erros de procedimento por negligência.

4. Conforme as conclusões chegadas ao final do processo, o Tribunal Marítimo aplicou aos envolvidos as penas previstas na legislação brasileira.

*Capitão-de-Mar-e-Guerra, ex-professor da Escola Naval.

BIBLIOGRAFIA

1. AMÁDIO, José. Revista *O Cruzeiro*, de 14 de maio de 1949. Rio de Janeiro: Diários Associados.
2. BELOT, R. de. *A Guerra Aeronaval no Mediterrâneo – 1939/1945*. Rio de Janeiro: Editora Record, s/d.
3. CUBANGO — “A tragédia do *Magdalena*”, Trad. Maludi, Recorte de revista.
4. EDITIONS G.P. “Le Deuxième Conflit Mondial”, Paris.
5. FONSECA, Maurílio M. *Arte Naval*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1985.
6. FORTE, Oscar Mattoso Maia. “Da Saga do Mar: o *Flying Dutchman* em Quatro Versões. *Revista do Clube Naval*. Rio de Janeiro.
7. GAMA, Arthur Oscar Saldanha da. *Brasileiros no Sinistro Triângulo das Bermudas*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército Editora, 1984.
8. LAROUSSE Universel. Verbete “Le Vaisseau Fantôme”.
9. TRIBUNAL Marítimo. “Encalhe de paquete nas pedras das Tijucas”. Processo nº 1.821. *Anuário*. Vol. IX de 1951.

**Se você deseja um trabalho bem feito, escolha
um homem ocupado; os outros não têm tempo**

Benjamin Franklin

Galeota *Imperial D. João VI*

Construída em 1808, em Salvador, quando da vinda de D. João VI para o Brasil, a Galeota Imperial foi trazida para o Rio de Janeiro em 1809, onde serviu à Família Real para passeios e deslocamentos pela Baía de Guanabara. Modelo sem similar em toda a América, esteve em uso até os primeiros governos republicanos.

Com 24 metros de comprimento, a galeota possui 30 remos, era movida por até 60 remadores e tem espaço para dois mastros.

A proa é ornamentada por um golfinho ladeado de volutas, âncoras, folhas de acanto e um frade de madeira ostentando a cabeça de Netuno, toda dourada. A popa traz o escudo real, depois imperial, com bordadura trabalhada em flores e arabescos. Na parte interna, há um camarim, com câmara encortinada, onde iam os nobres passageiros.

Foi minuciosamente restaurada para o Espaço Cultural da Marinha.



Um inesquecível
passeio pela história
da Náutica e da
Marinha



MARINESKO: SUBMARINISTA HERÓI RUSSO¹

Tradução e adaptação de JOSÉ GERALDO DA COSTA CARDOSO DE MELO
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref²)

Nascido em Odessa em 1913, Alexander Ivanovitch Marinesko foi para o mar como cabineiro de navio mercante em 1928. Transferido para a Marinha, freqüentou cursos de navegação. Embarcou em submarinos em 1936, após nove meses de treinamento. Destacado para o *Piksha Shch 306*, assumiu as funções de navegador. Depois de seis meses, foi mandado para um curso preparatório de comandantes.

Foi designado para comandar o Submarino *M96*, no verão de 1937, e, durante dois anos, o *M96* foi o submarino mais bem adestrado e considerado o mais eficiente na Flotilha do Báltico. Em 1940, Marinesko

foi premiado com um relógio de ouro, pelo seu êxito em prova de tiro.

Em 1943, Marinesko assumiu o comando do *C-13*². No mês de outubro de 1944, ele afundou o *Siegfried*³. No fim desse mesmo ano, o submarino encontrava-se em Turku, na Finlândia, em faina de reabastecimento de combustível e provisões, devendo suspender no dia 2 de janeiro de 1945, porém Marinesko encontrava-se em terra, em tremenda bebedeira que durou três dias, e não regressou para bordo. Foi procurado por escolta naval, que o encontrou e o trouxe para bordo no dia 3 de janeiro. Ele estava agora em séria complicação,

1. N.R.: Artigo publicado na revista *KTB* de 1/95, p. 6 a 22.

2. N.R.: *C-13* (ou *S-13*) — Submarino da classe *Stalinetz*, projetado em 1934 pela IKS, na Holanda (uma companhia do grupo Krupp) e construído pelo estaleiro Sormovo, em Gorki. Teve sua quilha batida em novembro de 1938. Lançado ao mar em 1941, foi incorporado à Marinha da Rússia em 7 de junho de 1942. Deu baixa e foi sucateado em 1958.

3. N.R.: *Siegfried* — Navio-patrolha de 496 toneladas, ex-barco de pesca.

passando como desertor em país estrangeiro. Mais tarde sofreria as conseqüências por isso em sua carreira.

O *C-13* foi para Hangö, para aguardar ali a decisão, para saber se Marinesko enfrentaria corte marcial ou não. A necessidade de submarino era tamanha que foi permitido a Marinesko levar o *C-13* para o mar; contudo, Marinesko era agora um homem marcado: a NKGB (KGB naval) abriu-lhe uma ficha.

Em 30 de janeiro de 1945, ele afundou o *Wilhelm Gustloff*, transporte alemão de 25.484 toneladas. Estima-se que cerca de oito mil homens tenham desaparecido; dentre esses, mais de 900 era pessoal de submarino (dos U-Boats), inclusive guarnição da Base de Pilau.

Em 9 de fevereiro de 1945, Marinesko torpedeou o Navio-Transporte *General Steuben*, de 14.660 toneladas. Houve cerca de três mil vítimas nesse afundamento.

O Quartel-General da Frota do Báltico imprimiu, em 20 de abril de 1945, a lista de citações e medalhas a serem concedidas como prêmio, por ação no mar, durante o primeiro trimestre de 1945. Não havia menção do afundamento do *Gustloff*, nem do *Steuben*, nem reconhecimento a Marinesko pelo seu feito.

O Capitão-de-Mar-e-Guerra Vladimir Konovalof, do Submarino *L-3*, foi o destaque – o Herói da União Soviética – pelo afundamento do navio de passageiros *Goya*, de 5.600 toneladas, em 16 de abril de 1945, com a perda de sete mil vidas.

Regressando o *C-13* à Base Smolny, para reparos, Marinesko aproveitou as seis se-

manas que ali passaria para escrever, começando com as deficiências do Serviço de Submarinos da Rússia, da Força Aérea russa, perturbando a cabeça das altas autoridades.

Nos primeiros dias de maio, Marinesko partiu para sua última patrulha, retornando a Krenstadt em 24 de maio de 1945. Em setembro, foi substituído no comando do *C-13* e rebaixado dois postos. Em outubro, foi dispensado da Marinha por atitude de indiferença e descuidada no serviço.

Ele tentou ingressar na Marinha Mercante, mas foi rejeitado, por deficiência de visão – e, possivelmente, por sua ficha na NKGB.

Em 1946, empregou-se como almoxarife, em armazém de material de construção. Marinesko foi acusado de furto daquele material e sentenciado a três anos de trabalho no campo. Iniciou o cumprimento de sua pena em 1947 e só foi libertado em 1953.

No ano de 1960, apareceu um documentário na televisão sobre o *Wilhelm Gustloff*, sendo creditado seu afundamento a Marinesko. Logo após, foi reconduzido na reserva ao posto de “*Captain-Third Class*”, correspondente a capitão-de-corveta, passando a merecer uma pensão.

Em outubro de 1963, ele participou de um encontro de submarinistas do Báltico e poucas semanas depois morria de câncer.

Marinesko recebeu as seguintes condecorações: Ordem de Lênin, Ordem do Pendão Vermelho (recebeu-a duas vezes), Medalha Patriótica de Guerra (1ª classe), Medalha Patriótica de Guerra (2ª classe) e Medalha da Vitória de Leningrado.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<NOMES>/Marinesko (Comandante da Marinha da URSS); Submarinos; Marinha da URSS;

NOVOS MODELOS PARA O COMBATE NAVAL MISSILÍSTICO EM PRESENÇA DE CONTRAMEDIDAS TIPO CHAFF

MAURÍCIO KIWIELEWICZ
Capitão-de-Fragata (EN)

INTRODUÇÃO

Desde o começo do século, as equações de Lanchester foram empregadas para descrever situações de conflito consideradas clássicas, como descrito, por exemplo, em artigo publicado na *RMB* do terceiro trimestre de 1996, pelo autor.

Com o aparecimento dos mísseis e a possibilidade de disparos em salva, novas abordagens são disponíveis para avaliações.

MODELO DE SALVAS

O modelo a ser apresentado é devido a Hughes, de caráter discreto, e permite o cálculo de perdas de unidades durante o combate.

Sejam:

- A – número de unidades de força A
- B – número de unidades de força B
- α – número de mísseis disparados por cada

unidade A

β – número de mísseis disparados por cada unidade B

a_1 – número de acertos dos mísseis de B necessários para pôr uma unidade de A fora de ação

b_1 – número de acertos de mísseis de A necessários para pôr uma unidade de B fora de ação

a_2 – número de mísseis destruídos por cada unidade de A em uma salva

b_2 – número de mísseis destruídos por cada unidade de B em uma salva

ΔA – número de unidades da força A fora de combate devido à salva de B

ΔB – número de unidades da força B fora de combate devido à salva de A

Assim

$$\Delta B = \frac{\alpha A - b_2 B}{b_1}$$

$$\Delta A = \frac{\beta B - a_3 A}{a_1}$$

e

$$B[T] = B[0] - \Delta B$$

$$A[T] = A[0] - \Delta A$$

Exemplo:

Sejam duas forças A e B

Número de unidades: A = 2 e B = 6

Número de impactos que pode absorver e continuar operando: $a_1 = 2$ e $b_1 = 1$

Número de mísseis que cada unidade pode disparar: $\alpha = 24$ e $\beta = 6$

Número de mísseis destruídos por cada unidade ao disparar uma salva: $a_3 = 16$ e $b_3 = 1$

Assim

$$\Delta B = \frac{24 \times 2 - 1 \times 6}{1}, \quad \Delta A = \frac{6 \times 6 - 16 \times 2}{2}$$

$$\Delta B = \frac{48 - 6}{1} = 42, \quad \Delta A = \frac{36 - 32}{2} = 2$$

Naturalmente que teríamos $B[T] = 6 - 42 < 0$, que seria o equivalente a ser destruído várias vezes (overkill). Este resultado mostra que a perda de A é muito menor que a perda de B.

MEDIDA DA EFETIVIDADE

Para se evitar situações como no exemplo anterior de se comparar B [T] com A [T] pode-se pensar em comparações relativas definindo-se o índice

$$FER = \frac{\Delta B / B}{\Delta A / A}$$

No caso anterior

$$\Delta B / B = \frac{(24 \times 2 - 1 \times 6)}{1 \times 6} = 7$$

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<SISTEMAS>/Sistema de mísseis/; Avaliação; Equações de Lanchester

$$\Delta A / A = \frac{(6 \times 6 - 16 \times 2)}{2 \times 2} = 1$$

O valor de FER = 7 indica que o poder de fogo de A é capaz de pôr B fora de combate sete vezes com o uso de uma salva.

A INTRODUÇÃO DO EFEITO DO CHAFF

Pode-se introduzir no modelo o efeito do Chaff através dos parâmetros a e b.

Assim, se ρ_B designar a fração de mísseis que efetivamente não são neutralizados pelo Chaff temos $\alpha' = \alpha \rho_B$ e analogamente $\beta' = \rho_A \beta$ e o modelo se torna, se no lugar de α usarmos α' e no lugar de β usarmos β' .

$$\Delta B = \frac{(\alpha' A - b_3 B)}{b_1} \quad \text{e} \quad \Delta A = \frac{(\beta' B - a_3 A)}{a_1}$$

No exemplo anterior considerando $\rho_B = 50\%$ e $\rho_A = 100\%$ (Sistema Chaff inoperante em A).

$$\frac{\Delta B}{B} = \frac{24 \times 2 \times 0.5 - 1 \times 6}{1 \times 6} = \frac{24 - 6}{6} = \frac{18}{6} = 3$$

$$\frac{\Delta A}{A} = \frac{6 \times 6 - 16 \times 2}{2 \times 2} = 1$$

$$\text{Assim FER} = \frac{18}{6} = 3$$

Isso mostra que com um sistema razoável de Chaff na força B, a eficiência da força A cai de 7 para 1 até 3 para 1.

CONCLUSÃO

Além das considerações apresentadas, este trabalho oferece a possibilidade de avaliação do efeito da introdução de um sistema Chaff em um navio.

DIPLOMACIA NAVAL

Um estudo em Estratégia

Parte I

"A política é a arte do possível, a ciência do relativo". (Bismarck)

SALVADOR GHELFI RAZA
Capitão-de-Fragata

SUMÁRIO

PARTE I

O OBJETO DE ESTUDOS

- Definição e Conceitos Básicos
- Arquétipos e Modelos

FORÇA E DIPLOMACIA

- A continuidade do uso político do Poder Naval
- Cenário de incertezas
- A nova dimensão do emprego da força
- Qualificação dos meios navais para fazer frente aos novos padrões de interação

PARTE II

A CONVERSÃO DE CONCEITOS TEÓRICOS EM DADOS DE PLANEJAMENTO

- Reavaliação das tarefas básicas do Poder Naval
- Uma nova estrutura operacional

PLANEJAMENTO DE FORÇAS NAVAIS CONVENCIONAIS

- A capacitação requerida
- O CI Avançado
- Sistemas de Armas
- O Balanço de Forças
- Qualidade *versus* Quantidade
- Ofensiva *versus* Defensiva
- Custos ascendentes

O GERENCIAMENTO DAS MUDANÇAS

- Forças Tipo para a Diplomacia Naval

A reavaliação da moldura teórica da Diplomacia Naval frente ao novo cenário estratégico global evidencia que as relações entre as nações-estado, em tempo de paz, têm gerado novos padrões de interação para as Forças Navais.

Esses padrões, por não encontrarem mais referência na teoria do emprego político do Poder Naval, têm forçado o desenvolvimento de novos elementos conceituais para dar sustentação teórica do emprego de força. Com isso, as Tarefas Básicas do Poder Naval vêm sendo reformuladas e novos requisitos de planejamento têm sido estabelecidos.

Este estudo, após identificar os elementos que passaram a dar sustentação à teoria de Diplomacia Naval, reavalia as Tarefas Básicas do Poder Naval e a adequação dos meios para o cumprimento dessas tarefas.

Tomando então como referência os elementos conceituais apresentados, é desenvolvida uma proposta de estrutura operacional, para dar sustentação ao emprego político do Poder Naval e sugerida uma mecânica para gerenciar as mudanças necessárias.

O OBJETO DO ESTUDO

Definição e Conceitos Básicos

Dentro do largo espectro da Ciência Política, a Diplomacia Naval distingue-se pelo seu propósito de obter um comportamento desejado, de um determinado estado, por meio da influência exercida por forças navais sobre os decisores daquele Estado.

Esse determinismo de meios-fins tem permitido a aplicação de um enfoque utilitarista ao estudo das atividades navais que geram uma resposta política; mas, infelizmente, o que também se observa como decorrência desses estudos é que as tentativas de isolar conceitos sobre o emprego de forças navais como agentes diplomáticos têm, na verdade, inflado a estratégia naval com termos de conotação duvidosa, ou mesmo errada, provavelmente pelas razões expressas pelo Professor-Doutor Geoffrey Till:

“...[escritores sobre estratégia marítima] frequentemente tentam inventar novas palavras e conceitos na esperança de que

estes venham mostrar-se mais iluminadores. Algumas vezes, tudo que isso parece fazer é substituir velhas confusões por outras novas¹.”

Apesar dessa inflação de terminologias para caracterizar a Diplomacia Naval, podemos ainda identificar alguns termos com maior aceitação dentro do estudo teórico da diplomacia naval; no entanto, devemos ter atenção para cada uma de suas particularidades.

(1) Diplomacia das Canhoneiras (*Gun Boat Diplomacy*). As canhoneiras foram navios desenvolvidos após a Guerra da Criméia, adequados à orientação político-militar da época vitoriana para policiar o comércio do Vale do Yangtze e para impedir o tráfico de escravos no Reinado de Dahomey.

Fáceis de construir e de manter, possuindo razoável poder de fogo e pequeno calado, eram embarcações ideais para permitir a expansão das potências ocidentais (principalmente a Inglaterra) nas regiões coloniais.

É fácil ver por que a Diplomacia das Canhoneiras está associada ao uso de for-

1. TILL, Geoffrey. *Maritime Strategy and the Nuclear Age*. Londres, Macmillan Press, 1984, pg. 12.

ças navais coercivas; mas, apesar desta vinculação, o termo – *Gun Boat Diplomacy* – ganhou nova dimensão através da definição dada por Paul Kennedy em seu livro “*Strategy and Diplomacy*”, como “o uso de navios de guerra em tempo de paz para obtenção de objetivos diplomáticos e políticos dos estados”.²

Embora esta definição seja aceitável, não há dúvida de que os valores e interesses de cada estado, assim como os detalhes e o contexto onde as ações se desenvolvem, são importantes na Diplomacia Naval, porque nem todos os estados agem do mesmo modo ou interpretam as ações dos outros da mesma maneira.

(2) Presença Naval (*Naval Presence*). O termo presença possui uma infeliz conotação porque implica em visibilidade de meios navais, que podem não estar fisicamente onde seriam esperados. Presença Naval tem também levado a conclusões erradas a respeito da capacidade de submarinos para missões políticas.

Mais importante ainda, ela sugere passividade onde esta pode não ser desejada, ou percebida.³

(3) Diplomacia Coercitiva (*Coercive Diplomacy*). Esta expressão é em si mesma restrita e enganosa porque exclui o uso da força militar para ações políticas em situações de não-conflito, não-crise e não-ameaça, como, por exemplo, em maio de 1975, quando da reciprocidade da visita de navios americanos e soviéticos com o propósito de solidificar a “detente”.⁴

(4) *Suasion*. Exatamente para evitar o uso de termos com conotações duvidosas, Luttwak emprega este termo neutro para referir-se à Diplomacia Naval, cujo sentido em inglês sugere uma ação indireta de qualquer aplicação de forças navais.

Apesar dessa abundância de termos, a diplomacia naval possui uma definição geralmente aceita como operacionalmente adequada na forma expressa por James Cable:

“O uso ou ameaça de forças navais limitadas, em situações outras que em atos de guerra, a fim de assegurar uma vantagem ou evitar perda para os estados em disputas internacionais.”⁵

Três aspectos são realçados nesta moldura teórica dada por Cable para o uso de forças navais. O primeiro se refere à necessidade da identificação dos atores como estados; o segundo é que as interações sejam consideradas como entre forças navais limitadas; e o último expressa que as interações entre os estados ocorra em situações definidas como de não-guerra.

(5) Estado. No século XIX um publicista liberal (Bastiat) propôs pagar 50.000 francos a quem lhe oferecesse uma definição aceitável de estado.⁶

Até hoje, parece que ninguém ganhou esse dinheiro. Mas apesar de qualquer processo de definição por eliminação ser arbitrário, é possível fornecer um conceito aceitável para estado pelos seus atributos principais: possuir um território definido e exercer soberania interna sobre esse território.

2. Ver KENNEDY, Paul. *The Rise and Fall of the British Naval Mastery*. Londres, Fontana Press, 1983, pg. 197.

3. Ver TURNER, Stansfield. *Missions of the U.S. Naval War College Review*, Março-Abril, 1994, pg. 2-17.

4. Ver o desenvolvimento deste conceito em BOOTH, Ken. *Navies and Foreign Policy*, Londres, Croom Helm, 1977, pg. 461-465.

5. Ver CABLE, James. *Gun Boat Diplomacy: 1919-1991*. Londres, Editora Macmillan, 1994, pg. 32.

6. Ver BONAVIDES, Paulo. *Ciência Política*. Rio de Janeiro, Forense, 1988, pg. 50.

Seja qual for a definição que escolhermos, a importância do conceito de estado para a teoria da Diplomacia Naval é excluir dos seus modelos conceituais as ações que envolvam ameaças de força contra nacionais do próprio estado (revoluções ou insurgências) ou quaisquer outros atores que não possuam a identidade de estado reconhecida dentro do Sistema Político Internacional.

(6) Força Naval Limitada. O conceito de força naval limitada demanda um enfoque menos metafísico. A implicação deste termo é apenas de grau, baseado nos princípios de necessidade e proporcionalidade; que, sob a Lei dos Conflitos Armados, considera legal o uso unilateral de força somente se esta for "limitada ao razoavelmente necessário e proporcional para a obtenção de um objetivo legítimo".⁷

(7) Não-guerra. Entre a paz manifesta e a guerra demonstrável há um fronteira flexível e expansível.

Esta fronteira, de acordo com critérios militares, é operacionalmente denominada como crise, desde que possua as seguintes características: um fator de surpresa no seu estabelecimento; elementos de tensão no processo decisório; limitações de tempo; e uma alta probabilidade do desencadeamento de conflitos armados.

Se faltar um destes componentes, para os militares, dentro de um enfoque utilitarista, não houve o estabelecimento de uma situação que possa ser configurada como crise internacional político-estratégica.

Para remover esse mecanismo de respostas a fatores operacionais, a alternativa é o emprego da definição de Oran R. Young para o espectro dos conflitos:

"Crise é o conjunto de eventos rapidamente desencadeados que aumenta o impacto das forças de desestabilização do sistema internacional – ou qualquer de seus subsistemas – substancialmente da ocorrência de violência no sistema."⁸

Embora esta conceituação possa estar correta, nenhuma definição de crise é totalmente satisfatória, especialmente em um mundo onde a guerra é oficialmente ilegal sob a Carta das Nações Unidas, mas onde todos os conflitos, desde 1945, são declarados e justificados como autodefesa.

O que leva a concluir que, mesmo em tempo de paz declarada, haverá sempre um determinado grau de conflito de interesses nas relações entre os estados, dando espaço para que o uso político de forças navais seja modelado em um ambiente definido por James Cable como sendo de "no-peace, no-war".

Arquétipos e modelos

O enfoque utilitarista aplicado à teoria da Diplomacia Naval permite ainda que sua estrutura seja dividida em dois arquétipos primários, definidos como cooperação e coerção.

A Diplomacia Naval Cooperativa envolve uma adequada demonstração de força para fazer com que o estado oponente veja os benefícios que teria, se agisse apropriadamente em um determinado assunto.

7. Esta lei, reconhecida pela ONU, possui caráter normativo circunscrita ao terreno jurídico. Para a ampliação desses conceitos veja GREENWOODS, Christopher. *Self Defence and the Conduct of International Armed Conflict*. p.1.

8. Esta definição foi obtida em DEUGHEART & PFLTZGRAFF. *Theories of International Relations*. Londres, 1990, pág. 500, sobre a discussão de Teorias de Processo de Tomada de Decisão em situações de Crise.

Em contraste, a Diplomacia Naval Coercitiva usa a ameaça para induzir nos decisores do outro Estado a percepção das possíveis indesejáveis conseqüências pelo não-atendimento das demandas impostas; onde os custos de sujeição serão menores do que o de uma hipotética resistência.

Há várias teorias propostas para a análise da interação dos estados sob os arquétipos da coerção e cooperação, mas a questão ainda não-resolvida, em nenhum dos modelos elaborados, diz respeito à medida e teste das variáveis normalmente usadas para representar as ações desenvolvidas na Diplomacia Naval.

Isso ocorre, fundamentalmente, porque essas ações possuem elementos cognitivos associados a uma assimetria de motivação entre os estados, assim como distintos de urgência para a solução dos problemas que irão refletir em uma postura mais, ou menos, escalatória.

Para contornar esse aparente impasse na validação de modelos teóricos com capacidade de explicar fatos passados e possibilitar análises prospectivas, a ciência política possui um ferramental que permite a redução (mas não a eliminação) desses elementos de incertezas.

O artifício empregado é a representação das interações dos estados dentro da diplomacia naval por meio de um modelo heurístico denominado *reaction-process*.

Esse modelo, validado experimentalmente, possui um julgamento de adequabilidade, a partir de sua capacidade para explicar as ações políticas desencadeadas, como reação automática dos estados a uma determinada postura naval de outro.

O problema é que esses modelos podem assumir – como Schelling identifica – “resultados determinados mais pela tática

empregada do que pela lógica da situação cognitiva.”⁹

Isso implica em que, na elaboração de modelos para representar os arquétipos da diplomacia naval, os estrategistas jamais podem assumir que os eventos históricos de onde os padrões de interação são tirados representam uma réplica perfeita do mundo real.

Muitos eventos importantes ocorrem sem que sejam publicamente reconhecidos, ou mesmo reportados, já que a disponibilidade de informações é eventualmente sujeita à censura e também ao julgamento histórico de sua significância.

Apesar de todas essas dificuldades metodológicas, a capacidade analítica e de abstração de alguns analistas permitiu-lhes deduzir do aparente caos, gerado por uma imagem imperfeita da realidade, certos padrões de interação, em oposição a comportamentos aleatórios. Dentre estes, destacam-se:

(a) **James Cable.** Tendo como foco a ação do estado com a iniciativa das ações, Cable desenvolveu quatro categorias de forças dentro da Diplomacia Naval: Definidora (*Definitive*), Propositiva (*Purposeful*), Catalítica (*Catalytic*) e Expressiva (*Expressive*).

A Força Naval Definidora é empregada na criação de um fato consumado (*fait accompli*), ao qual o estado ameaçado não pode resistir, senão com o emprego de uma força de reação muito superior ao valor agregado pelo objeto da disputa aos interesses do estado; podendo inclusive, comprometer em grau inaceitável sua segurança.

A Força Naval Propositiva é usada para induzir uma decisão que, caso contrário, não seria considerada pelo estado alvo. Por

9. Ver SCHELLING, Thomas. *The Strategy of Conflict*. Oxford, UK, Oxford University Press, 1963, pg. 70.

outro lado, a Força Catalítica explora oportunidades que já estão se desenvolvendo favoravelmente.

Por último, a Força Expressiva completa os padrões visualizados por Cable, quando ele identifica o uso de forças navais para enfatizar atitudes, ou suportar declarações de cunho político dos estados.

Apesar de formar um conjunto expressivo e coerente, a tipologia de Cable é na realidade uma categorização por função e grau de intensidade de aplicação da força, o que é mais apropriado para descrição do que para análise. Além disso, aparentemente, parece que ele ignora o papel do elemento filtrante da percepção do estado alvo, através do qual a Diplomacia Naval opera.

(b) **Blechman e Kaplan.** A abordagem de James Cable, a partir do estado com a iniciativa das ações, foi levemente alterada por Blechman e Kaplan por meio de seus modelos de Força Naval Coercitiva e Suportiva, empregados para categorizar atividades militares com propósitos políticos.

No desenvolvimento de seus modelos, esses autores descartam a categoria Definidora de Cable e, com o emprego de uma tipologia bipolar, buscam identificar uma gradação no vínculo teórico entre as atividades militares e o comportamento desejado do estado alvo.

Embora esses modelos tenham introduzido uma metodologia interessante para examinar a utilidade das forças navais dentro de um contexto político, seu enfoque, tal como o de Cable, não enfatiza claramente a reação do estado alvo.

(c) **Luttwak.** Em seu livro *The Political use of Sea Power*, esse conhecido estrategista define o termo *Naval Suasion*, como o efeito político evocado por forças navais ou marítimas; e formula uma tipologia orientada para a reação do estado alvo, onde são identificados os efeitos ativos e latentes decorrentes da atuação dessas forças.

Os efeitos latentes são gerados por ações de presença naval efetuada de forma rotineira, onde as intenções são veladas e indiretas; enquanto que os efeitos ativos resultam de um exercício deliberado do que Luttwak chama *Naval Suasion* – algo próximo de coação –, onde são evocadas reações específicas por meio de ações ou sinais deliberadamente planejados e executados.

Ao definir os efeitos ativos, Luttwak chega à conclusão de que os navios de guerra derivam seu valor dentro da Diplomacia Naval da reputação do estado que integram, mais do que de suas capacidades de combate, o que o leva a apresentar o poder naval, neste contexto, como veículo para mostrar determinação, mais do que apresentar capacidade de combate.

Luttwak usa ainda o conceito de *compelência*¹⁰, desenvolvido por Schelling como um anacronismo de deterrência, para expressar que é mais difícil compelir do que deter, basicamente porque é mais difícil reverter uma ação já desencadeada, do que prevenir sua ocorrência.

Ao elaborar seus modelos, Luttwak incisivamente indica que os efeitos latentes estão sempre presentes nas atividades navais e, portanto, continuamente, configuram uma dimensão diplomática a estas ati-

10. *Compellence* é definida por T.C. Schelling, de forma complementar a Deterrência, como o uso de forças militares para propósitos que não estritamente militares, onde a intenção é fazer com que o oponente assuma um certo comportamento, mais do que ameaçar ou destruir. Uma explicação mais simples pode ser obtida na pág. 136 do livro *An Introduction to Strategic Studies*, de Barry Buzan (Londres, 1994. The Macmillan Pres, Ltd), da seguinte maneira: *Compelência* é o uso ativo de força para fazer o oponente fazer alguma coisa, ou impedir que ele continue alguma ação já em andamento.

vidades, o que exige uma continuada orientação política para a postura assumida pelos meios navais em situações sensíveis.

A contribuição da tipologia desenvolvida por Luttwak está na ênfase da ação indireta para a aplicação do Poder Naval, onde é assumido que este opera através do sistema de valores do estado alvo e é, portanto, subordinado ao seu comportamento reativo para a obtenção do efeito desejado. Isso produz uma importantíssima correção da distorção apresentada por alguns analistas, que vêem o Poder Naval somente associado com o estado da arte em termos de tecnologia, desvinculado do Poder Marítimo.

(d) **Gorshkov.** Em uma série de onze artigos publicados no Boletim Oficial da Marinha da ex-União Soviética, o Almirante Gorshkov enfatizava o uso político de meios navais em

tempo de paz, para demonstrar visivelmente aos povos dos países amigos, e também para os não "tão amigos", a extensão e prontidão do poder militar e, como decorrência, sua capacidade em defender os interesses do estado soviético e a segurança da *commonwealth* socialista.¹¹

Ao advogar uma política naval assertiva – para não dizer ofensiva – em tempo de paz, Gorshkov contrariou a postura da liderança política soviética, que não endossava um papel ativista para a URSS no cenário internacional, tido como aventureiro e perigoso para a segurança daquele Estado.

É importante lembrar que a ex-União Soviética alegava assumir uma postura mili-

tarmente defensiva contra as potências ocidentais, onde as forças da OTAN representavam o agressor; e é essa postura, ainda presente na Rússia, que se apresenta como uma das grandes dificuldades a serem administradas no processo de *Enlargement* daquela Aliança, dentro do projeto de *Partnership for Peace*.

Gorshkov, em seus argumentos, explorou soberbamente as vantagens únicas que o poder naval soviético possuía para facilitar a obtenção dos objetivos políticos daquele estado; e concluiu pela necessidade de uma Marinha robusta para suportar as negociações diplomáticas.

Este enfoque gerou uma divisão conceitual entre os estrategistas que avaliaram a validade teórica dos escritos de Gorshkov. Uns argumentavam que ele estava firmando doutrina, enquanto outros acreditavam que era um desenvolvimento de políticas.

Os últimos interpretavam ainda o significativo valor atribuído ao emprego do Poder Naval em tempo de paz, como um esforço oficial disfarçado para justificar uma expansão da Marinha soviética. O que é um argumento bastante convincente quando colocado em uma perspectiva histórica que realce a sustentação política que Gorshkov teve durante seu período com Chefe Naval soviético.

O desdobramento dos dois arquétipos básicos da Diplomacia Naval nesses quatro modelos ou padrões de atuação de forças navais (James Cable, Blechman e Kaplan, Luttwak e Gorshkov), obviamente, não permite validar esses modelos como

Gorshkov concluiu pela necessidade de uma Marinha robusta para suportar as negociações diplomáticas

11. Ver WEINLAND, Robert O. *Analysis of Admiral Gorshkov's Navies in War and Peace. Soviet Naval Policy*. Editado por Michael McGwire, Ken Booth, e John McDonnell (New York, Washington e Londres), 1975. pg. 568.

representativos de todo o espectro das possibilidades do emprego político do Poder Naval.

Em um exemplo simples, seria como tentar restringir dentro da mitologia o arquétipo do herói ao mito de Teseu; ou então o arquétipo do Grande Pai ao mito de Zeus e Alcmena.

Da mesma forma, não se pode apresentar avaliações conclusivas (ou doutrinárias como alguns preferem) sobre a Diplomacia Naval a partir dos modelos de interação dos estados porque, como já foi dito, é extremamente difícil prever como uma dada ação naval será percebida e interpretada pelo oponente.

No entanto, os elementos comuns em todos os modelos indicam que, para possibilitar o emprego político do Poder Naval, o estado alvo necessita reconhecer a ameaça implícita e aceitar compulsoriamente sua efetividade.

Isso significa que, dentro do corpo conceitual, identificar o emprego político do poder naval como um produto (*output*) é um equívoco. Na verdade, a aplicação das forças navais sob o título de diplomática é um dado de entrada (*input*) ao sistema das relações internacionais.

O *output* correto é a reação do estado alvo, que será considerada apropriada se possibilitar a obtenção de vantagens ou prevenção de perdas. O que leva a estrutura teórica da dimensão política do emprego do poder naval a ser incorporada com os seguintes elementos conceituais:

a) As críticas ao modelo de James Cable convergem para a assunção de que os limi-

tes para o exercício da Diplomacia Naval são especificados pelo estado origem (que controla os *inputs*) e não pelo estado alvo. O que é importante para a modelagem de cenários e estudos de prospectiva.

b) As conclusões de Luttwak levantam um sério questionamento sobre a capacidade das atuais forças navais, para controlar conflitos dentro do novo cenário político estratégico mundial, que é caracterizado por novas dimensões e formas de comunicação entre as sociedades e entidades que integram os estados e blocos econômicos.

Além disso, os atores possuem uma identidade distinta daquela cujos planejadores militares estão acostumados a ver, e o tradicional processo de planejamento militar passou a ser questionado como ferramenta ágil – e até capaz – de auxiliar um processo de tomada de decisão extremamente complexo entre atores que fogem ao tradicional estado-ator no modelo racional de Allison¹².

c) A relação entre força e diplomacia estabelecida por Bleckman e Kaplan identifica como objetivo militar da Diplomacia Naval o comportamento político do estado-alvo. O que expande o corpo doutrinário naval para além das operações e ações navais clássicas, avançando para dentro do novo conceito de guerra denominado *Intelligence Warfare*, cujo corpo teórico vem ganhando cada vez mais sustentação pelos analistas vinculados à OTAN e à União Européia Ocidental (WEU).

12. T. Allison, utilizando a Crise dos Mísseis de Cuba como referência, identificou três modelos onde se desenvolve o processo de tomada de decisão. O primeiro, denominado Racional, considera o decisor como sendo capaz de tomar decisões de forma lógica, coerente e inequívoca, tendo como base o conhecimento de todas as variáveis envolvidas. O decisor não é associado aos elementos humanos formadores da cadeia decisória, mas sim com o estado, identificado como um elemento jurídico unitário, atuando dentro de uma lógica que busca maximizar os possíveis ganhos e minimizar as ventuais perdas.

d) Finalmente, os escritos do Almirante Gorshkov, e os seus dividendos práticos, indicam que a Diplomacia Naval atingiu uma axiomática capacidade de produzir resultados militares, ou seja, a Diplomacia Naval gera *outputs* não só políticos, mas também militares; estendendo o conceito da diplomacia pela imposição de uma nova dimensão entre o relacionamento político-militar.

FORÇA E DIPLOMACIA

A continuidade do uso político do Poder Naval

Seja qual for o padrão usado para categorizar a interação entre os estados sob os arquétipos da Diplomacia Naval, nenhum estudo analítico, até agora, obteve sucesso em separar os efeitos do emprego político do Poder Naval dos efeitos decorrentes de ações eminentemente econômicas ou políticas.

Além do mais, deve ser considerado que o sistema internacional apresenta padrões de interação distintos, dependendo da forma como esse sistema é organizado para o processo de análise, e que, também, o mesmo padrão identificado pode apresentar flutuações quando plotado através de uma escala de tempo maior.

Desta forma, apesar de as evidências históricas apontarem para uma menor propensão do uso da força entre estados, devido ao aumento dos custos políticos e militares, isso não substancia o argumento, até um pouco ingênuo, de que a utilidade do Poder Militar tenha declinado.

Ao contrário, o que ocorre é que, de acordo com a evolução do processo intera-

tivo dos atores do Sistema de Nações-Estados, a função das Forças Armadas, como sempre, persiste e se adapta às mudanças estruturais e à dinâmica das relações internacionais.

Os argumentos discordantes desse conceito, que se lê na imprensa especializada, são muitas vezes mascarados pela ausência de um tratamento crítico qualificado e não conseguem contradizer a evidência de que, como decorrência desse processo de adaptação, o aumento das restrições polí-

ticas ao uso ostensivo de força militar, de certo modo, vem configurando um novo modelo de emprego das Forças Armadas em situações que não as de guerra.

Esse modelo pode ser referendado na afir-

mação de Schelling de que "o poder militar moderno tende a ameaçar na paz mais do que ser usado na guerra"¹³, o que sustenta o entendimento de que a estratégia militar vem se transformando mais na diplomacia da violência do que na ciência da vitória militar.

Tendo nossa visão perspectiva da tendência do uso político do Poder Militar orientado por esses conceitos, é possível construir uma moldura analítica para os conflitos que se vêm desenvolvendo no novo cenário internacional, onde o emprego dos meios navais tem sido moldado ao propósito de prevenir conflitos que possam possíveis desdobramentos militares ou, quando isso não for possível, pelo menos restringir sua expansão.

A evidência do delineamento desse novo padrão pode ser identificada pelo contraste entre as 13 Operações de Paz realizadas sob a égide da Organização das

13. Thomas Schelling desenvolve este conceito no capítulo 1 de seu livro "Arms and Influence".

Nações Unidas (ONU) durante o período de 1947 a 1985 – 38 anos – contra um total de 18 operações realizadas no período de quatro anos que antecederam a 1994.

Apesar da possibilidade de variâncias neste cômputo, devido basicamente a diferentes conceituações das Operações de Paz, o que fica claro é que as mudanças no cenário estratégico internacional não criaram um declínio do emprego de forças navais com propósitos diplomáticos; mas, sim, têm gerado uma nova e intensa demanda para o uso político do Poder Naval, o que também pode ser verificado pela ainda pequena, mas já sensível, revalorização do estudo dos até então esquecidos Exercícios de Manobra de Crise.

Outro engano é acreditar na idealística tendência para a paz entre estados. É até mesmo inocência acreditar que um país não vá recorrer ao uso da força caso seus interesses vitais sejam ameaçados, se não houver um forte elemento repressivo internacional, capaz de fazer com que um ator racional avalie que as perdas prováveis serão bem maiores que os possíveis ganhos.

Apesar de alguns analistas ainda não terem um entendimento adequado do que esses novos conceitos significam, ou estarem ainda trabalhando com elementos conceituais desvinculados da nova realidade exposta pelo cenário estratégico, muitos já conseguem entender – ou pelo menos aceitar – que os novos paradigmas do emprego políticos do Poder Naval indicam que pode haver uma perigosa perda de credibilidade para os estados se houver

uma constante e ilógica ameaça de efetivo emprego dos meios navais, em desproporção com a ameaça aos seus interesses políticos-estratégicos.

Da mesma forma, a credibilidade do emprego do Poder Naval pode ser comprometida se o planejamento estratégico for suportado apenas pela assunção de racionalidade dos atores do sistema político internacional.

É possível então assumir, como decorrência, que o emprego político do Poder

Naval não é nem exclusivamente baseado na força, nem delimitado por absoluta racionalidade, fazendo com que as manobras de crise sejam mais complexas e a conceituação teórica da Diplomacia Naval mais complicada – senão confusa.

Com esta perspectiva, a teoria existente sobre o emprego político do Poder Naval

em tempo de paz, de certo modo, fica dissociada da nova estrutura que os conflitos entre os estados vêm assumindo, o que nos traz à consequência de que a moldura intelectual que relaciona forças navais com objetivos políticos deve ser reavaliada, para que seus elementos componentes sejam ajustados à dinâmica da prática das relações internacionais.

Cenários de incertezas

O Sistema Político Internacional, cujos atores primários são as nações-estado, vem expressando cada vez mais claramente que essa dinâmica está induzindo uma configuração ao sistema que procura aco-

É até mesmo inocência acreditar que um país não vá recorrer ao uso da força caso seus interesses vitais sejam ameaçados, se não houver um forte elemento repressivo internacional, capaz de fazer com que um ator racional avalie que as perdas prováveis serão bem maiores que os possíveis ganhos

modar simultaneamente fatores de agregação desencadeados pela formação e interação dos novos blocos econômicos, em oposição a fatores de desintegração referenciados em nacionalidades e etnias.

A verdade é que os elos tradicionais de ligação entre os estados estão em mutação, produzindo o que vem sendo denominado de "Crise do Sistema de Nações-Estado", que é traduzida no cenário político-estratégico em instabilidade e imprevisibilidade, tornando cada vez mais difícil estabelecer os limites entre a defesa de interesses nacionais e as exigências das relações entre os estados.

Como consequência, os esforços intelectuais de prospectiva para ordenação de novos conceitos de estratégia militar ficam limitados pela incerteza dos dados com valores

analíticos porque o cenário estratégico ainda está em processo de transformação.

Dentro dessa convulsão, a única evidência reconhecida é que a segurança dos estados não pode mais ser definida puramente em termos militares, o que dá sustentação à conhecida tese de Kenneth N. Waltz de que a emergente multipolaridade política gera uma maior instabilidade na relação entre os estados.

Essa instabilidade política soma-se a outras razões para justificar que não é adequado se referendar o estudo da Diplomacia Naval baseando-se, primariamente, em cenários construídos basicamente com técnicas quantitativas. Em geral, é dito que esse tipo de cenário pode levar a uma desarticulação dos resultados com a natureza da interação entre os estados.¹³

Também é reconhecido que esse modelo é mais uma manipulação de fatores de força e fraqueza dos meios navais, ordenados com o emprego de técnicas desenvolvidas para a Pesquisa Operacional. Com isso, os valores atribuídos às variáveis para permitir que seja aplicado um tratamento matemático na elaboração do cenário, são identificados em uma perspectiva compartimentada mais pelos valores aceitos como válidos pela estrutura naval, do que os reais elementos moduladores do cenário estratégico.

Os Wizard Kids da administração Kennedy poderiam estar muito à vontade com esse enfoque operacional, mas passados mais de 30 anos, pode ser doloroso para analistas e chefes navais que não se aperfeiçoaram aceitar que

o processo de apoio à decisão que conhecem não mais se ajusta às exigências de cenários estratégicos com alto grau de incerteza, onde os sistemas de valores dos decisores e os fatores político-organizacionais moduladores do processo de tomada de decisão passaram a ter elementos não-quantificáveis pelas técnicas convencionais.

Atualmente, seria restritivo pensar-se em enfoque quantitativo para um cenário prospectivo global. O resultado não mereceria atenção de nenhum analista sério de estratégia militar, que o julgaria mais um exercício de *achologia*, sem capacidade de prover análise prospectiva à complexidade e ao dinamismo do processo de interação, decorrente da incorporação de novos atores no sistema internacional.

A emergente multipolaridade política gera uma maior instabilidade na relação entre os Estados

13. Thomas Schelling desenvolve este conceito no capítulo 1 de seu livro "Arms and Influence".

Essa evolução conjuntural fez com que fosse desenvolvido novo ferramental teórico que possibilitasse a segregação de variáveis de controle para a formulação de cenários prospectivos, de acordo com as áreas de interesse em que o estado tivesse capacidade de atuação.

Em termos gerais, o processo desenvolvido assimila as tendências globalizantes das relações internacionais, mas manipula apenas elementos selecionados que possuem capacidade de agregar valor no objeto de interesse do estado referência.

Inicialmente é efetuada uma segregação de tendências políticas com valor decisional e identificadas as perspectivas históricas em referência às possíveis influências das diversas ideologias que possuem capacidade geradora de conflitos.

O resultado – agora caracterizado como cenário – é então apresentado como um conjunto inserido em um contexto temporal, integrado por subsistemas com uma estratificação horizontal.

A estratificação horizontal, em oposição à tradicional classificação vertical de graus de certeza dentro do cenário estratégico, apresenta para os analistas do cenário os elementos de subsistemas com influência no processo decisional do estado e a variância das possíveis interações.

Por exemplo, a formação de uma aliança militar para sustentação dos interesses dos países componentes do Mercosul – tal como a União Européia Ocidental (WEU) que é o braço armado da União Européia (EU) – deve

interagir fortemente com o subsistema que delinea o impacto de uma redução percentual da parcela no PIB alocada para as Forças Armadas de cada estado membro do Mercosul, mas os vínculos com o subsistema que sustenta as fronteiras geográficas será menor, apesar de ainda fazer parte da equação.

Como consequência, os cenários não são mais projetados a partir de um modelo formulado para representar a realidade, na forma como é requerido pela Pesquisa Operacional, mas usam-se variâncias das

tendências identificadas na realidade atual, para verificar-se qual o valor que pode ser agregado por um subsistema, em uma determinada escala de tempo, para a realidade atual. O cenário é então apresentado como de qualificação de incertezas, e não na mera atribuição quantitativa de probabilidades de certeza de certos eventos.

Para fazer frente a cenários assim definidos, o emprego da força militar também vem sofrendo uma nova modelagem.

Para fazer frente a cenários assim definidos, o emprego da força militar também vem sofrendo uma nova modelagem.

A nova dimensão do emprego de força

Em um breve retrospecto histórico, se nos reportarmos ao período da chamada Guerra Fria, onde a Organização das Nações Unidas (ONU) era relegada a uma posição secundária pelas superpotências na tarefa de manutenção da estabilidade da ordem internacional, é possível ver-se que as Operações de Paz – *Peacekeeping* – eram nada mais que ações de caráter poli-

Analistas e chefes navais ainda não admitiram que cenários estratégicos com alto grau de incerteza, onde os sistemas de valores dos decisores e os fatores político-organizacionais moduladores do processo de tomada de decisão passaram a ter elementos não-quantificáveis pelas técnicas convencionais

cial. Tanto que um ex-alto funcionário da ONU, Brain Ur-quhart, descreveu esta situação da seguinte maneira:

"Peacekeeping, na maioria das vezes, era mais uma ação policial, acionada no último momento, para prevenir o pior."¹⁴

Mas a ampliação do conceito de *Peacekeeping*, após a Guerra Fria, com o propósito de manutenção da paz no novo sistema internacional, representa um problema definicional de conseqüências ainda não-identificadas porque a natureza do uso da força militar envolve, agora, aspectos de guerra civil e conflitos étnicos.

Também, como resultado do aumento da natureza ideológica desses conflitos, tornou-se mais difícil selecionar opções diplomático-militares que deixem ao oponente uma saída aceitável da crise, sem violentar seus interesses fundamentais.

A complexidade dessa nova situação pode ser exemplificada tomando-se o conflito ocorrido na Somália como caso representativo, onde foi observado que: não havia um desejo para paz entre os beligerantes para

apoiar intervenções sob o título de *Peacekeeping*; não havia uma autoridade legitimamente investida para permitir o desenvolvimento das negociações; e as forças de intervenção não estavam adequadamente equipadas para engajar em tais situações.

Uma conclusão similar foi obtida pelo Comitê da ONU sobre Relações Internacionais, após visitar a Somália. Seu relatório identificou que:

"A Somália representa uma guinada significativa nas operações de *Peacekeeping* da ONU... A operação na Somália é um exemplo de um novo tipo de operação que a ONU pode cada vez mais achar como sendo a norma."¹⁵

O que queremos mostrar é que, atualmente, esse tipo de operação militar baseia-se em novas premissas e valores que exigem para sua qualificação uma nova tipologia, mais abrangente que simplesmente *Peacekeeping* da época da Guerra Fria, para poder modelar as interações entre os estados nesse ambiente definido como *no-peace, no-war*.

DIPLOMACIA NAVAL (James Cable)	OPERAÇÕES DE PAZ (Boutros-Ghali)
Definitiva: ações para criar um <i>fato consumado</i> .	<i>Peace-Enforcement</i> : ações para impedir um <i>cessar fogo</i> de ser violado, ou para retomar um <i>cessar fogo</i> .
Propositiva: ações para <i>induzir uma decisão</i> que de outro modo não seria tomada.	<i>PeaceMaking</i> : ações trazer as partes em conflito a um <i>acordo</i> .
Expressiva: ações para enfatizar atitudes e dar suporte a <i>posicionamentos políticos-diplomáticos</i> .	<i>PeaceBuilding</i> : ações para identificar e dar apoio a estruturas que tenderão a <i>solidificar a paz e evitar um retorno à situação de conflito</i> .

14. CURTIS, Willie. "The Inevitable Slide into Corcive Peacemaking: The US Role in the New World Order". *Defense Analysis*. Vol. 10, nº 3, pág. 305.

15. *Ib.* pg. 316.

Para atender a esta necessidade, a nova tipologia que vem sendo considerada como adequada, possuindo não só capacidade para explicar, mas também para prever as interações entre os estados, é formada pelo conjunto integrado por modelos definidos como: *Peacemaking*, *Peacebuilding*.

O que é normalmente difícil de se ver é que esses termos, aplicados ao ambiente naval, são na realidade uma evolução dos conceitos da Diplomacia Naval.

E a maneira mais fácil de demonstrar essa correlação é através da comparação de três das categorias definidas por James Cable – Definitiva, Propositiva, e Expressiva, com a definição da nova tipologia de Operações definida pelo Secretário-Geral da ONU, Boutros-Ghali¹⁶

Por meio da correlação entre as expressões sublinhadas pode ser visto que o cessar fogo é o fato consumado esperado; o acordo é a decisão que se espera induzir; e uma paz sólida sem retorno ao conflito é o posicionamento político diplomático desejado. Torna-se claro, assim, que os modelos de Diplomacia Naval podem ser vistos também sob o título de operações de paz, que passaram a expressar a tendência atual para o emprego político do Poder Naval.

Mas esta correlação, apesar de explícita, possui duas incorreções. A primeira é que, à luz da teoria da Diplomacia Naval atual, o requisito de que os atores sejam identificados como estados, não é necessariamente verdadeiro em se tratando de operações de paz.

A conclusão óbvia é que o corpo teórico da Diplomacia Naval deve incorporar a atuação de novos atores, incluindo a coalizão de estados e de atores sem a expressa caracterização de estados.

Com relação a estes últimos, é fácil identificarem-se exemplos de nações sem identidade de estado em enclaves na Turquia, Espanha, Inglaterra, Canadá, e principalmente na complicada partição da Comunidade de Estados Independentes (CEI).

A segunda incorreção é mais difícil de ser identificada, porque diz respeito à necessidade de que os atores alvo das operações de paz concordem com a sua realização.

Ou seja, para que Forças de Paz, sob mandato da ONU, possam operar, deverá haver a concordância do estado em cujo território a operação será desencadeada.

No entanto, esse requisito não é mais verdadeiro, principalmente quando a Operação de Paz envolver aspectos enquadrados como humanitários, ou para prevenir os chamados crimes contra a humanidade, onde a comunidade internacional se reserva o direito (normalmente chamado de Direito de Ingerência) de intervir para restabelecer a paz.

Apesar de alguns analistas reconhecerem a ilegalidade desta intervenção por ferir a soberania dos estados, muitos a reputam como legítima e empregam o conceito de "*Wider-Peacekeeping*", desenvolvido para dar sustentação teórica a essa perspectiva.

Novamente, a conclusão óbvia é que a teoria da Diplomacia Naval deve incorporar um novo modelo representativo dessas operações, ainda classificadas como de não-guerra, mas que se desenvolvem no extremo superior do espectro dos conflitos.

Para isso, com a sabedoria da visão retrospectiva, é fácil correlacionar os padrões teóricos requeridos por este modelo, com os elementos conceituais desenvolvidos

16. lb. pág. 311

para os denominados Conflitos de Baixa Intensidade (*Low Intensity Conflicts*).

O termo, *Low Intensity Conflict* (LIC) requer alguma explicação. Ele foi desenvolvido em 1970 para descrever uma padrão específico de atividades político-militar, que incluíam desde a demonstração de força até operações militares com objetivos limitados e de pequena duração, menos intensos do que as modernas guerras limitadas.¹⁷

Isto porque os pesquisadores (*Think Tank*) americanos reconheceram alguns elementos que caracterizavam os LIC, que incluíam, principalmente, a primazia dos objetivos políticos sobre os militares (inclusive alvos táticos), mesmo com compromisso da operação militar em si.

Com isso, estabeleceu-se uma relação muito mais íntima, quase simbiótica, entre a direção política dos conflitos e o uso da força militar. Isso tanto é verdade que o Embaixador Jeane K. Kirkpatrick discutindo sobre a evolução do conceito de *Peacekeeping*, apontou que:

“Está claro que [o conceito de *Peacekeeping*] tem se tornado ambíguo e passou a incluir um grande e variado número de atividades.”¹⁸

Permitindo a Willie Curtis, em referência à avaliação do Embaixador Kirkpatrick sugerir que:

A Diplomacia Naval passou a assumir a mesma natureza dos Conflitos de Baixa Intensidade: ambos se referem a aplicação ostensiva de força como um instrumento político, com objetivos restritos e por um período de tempo limitado

“Está havendo uma inevitável mudança do tradicional papel de *Peacekeeping* das Nações Unidas para um coercivo *Peace-Enforcement*.”¹⁹

Esse coercivo *Peace-Enforcement* nada mais é que outro nome para os Conflitos de Baixa Intensidade. Essa avaliação pode ainda ser referendada através de uma análise dos conflitos recentemente ocorridos em Ruanda, pela operação *Driver* realizada pelo Reino Unido no Kuwait, e até mesmo pela situação que se vem desenvolvendo na ex-Iugoslávia.

Esses exemplos, e muitos outros, claramente, permitem a projeção para o teatro marítimo do conceito de que a Diplomacia Naval, particularizada agora por modelos de operações de paz, passaram a assumir a mesma natureza dos chamados Conflitos de Baixa Intensidade: ambos se referem a aplicação ostensiva de força como um instrumento político, com objetivo restritos e por um período de tempo limitado.

Em conclusão, há argumentos suficientes para permitir que novos conceitos teóricos sobre Diplomacia Naval sejam formulados para representar os padrões de interação que se vêm diferenciando dentro do Sistema de Nações-Estado. Dentre esses destacam-se:

a) Devem ser validados como atores dentro da Diplomacia Naval não só esta-

17. Para o aprofundamento da análise sobre LIC veja WOODMAN, Steward. *Defining Limited Conflict. Terrorism: Defence and the media in time of Limited War*. pg. 28.

18. CURTIS, Willie. *The Inevitable Slide into Coercive Peacemaking: The US Role in the New World Order. Defense Analysis*. Vol. 10, nº 3, pg. 316.

19. *Ib.* pg. 317.

dos, mas também coligações de estados e organizações não-governamentais.

b) A natureza do emprego da força dentro dos modelos atuais de Diplomacia Naval coercitiva possuem similaridade com a das Operações de Paz, principalmente com relação às Operações de *Peace-Enforcement*.

c) As Operações de Paz apresentam uma convergência com os Conflitos de Baixa Intensidade, o que exige para sua condução procedimentos operacionais específicos – diferentes das tradicionais operações e ações navais. Requer também novas alternativas organizacionais para as forças navais e sobretudo políticas adequadas para sua condução.

Dentro desta nova dimensão que o emprego do Poder Naval em tempo de paz vem assumindo, os meios navais possuem elementos de força que devem ser maximizados e, concorrentemente, elementos de fraqueza que devem ser minimizados, para a obtenção de propósitos delineados pelos arquétipos da Diplomacia Naval.

Qualificação dos meios navais para fazer frente aos novos padrões de interação

O elemento chave para essa qualificação é a capacidade dos meios navais de influenciar os resultados pretendidos na interação entre estados. Para isso, devem ser exploradas as capacidades inerentes dos meios navais, ou seus fatores de força, como também são chamados: versatilidade, controlabilidade, simbolismo, mobilidade, projeção, acesso potencial e autonomia.²⁰

Versatilidade refere-se à habilidade que os navios de guerra têm, independentemente ou em grupo, para efetuar ações políti-

cas, sociais ou humanitárias, assim como militares.

Controlabilidade é o potencial dos meios navais de escalar um conflito, ou se retirar da cena de ação.

Como instrumento escalatório, o emprego das forças navais pode ser cuidadosamente graduado porque o uso do mar possibilita-lhes a retração da cena de ação, rapidamente, com custos políticos reduzidos, e com constrangimentos muito menores que as forças terrestres e aéreas que normalmente são acompanhadas por restritivas equipagens logísticas.

Mobilidade refere-se à facilidade com que forças navais dispersas podem convergir para explorar uma situação, inacessível para as forças terrestres e aéreas, ou então onde suas presenças podem ser inapropriadas ou irrelevantes.

Capacidade de projeção está associada com o posicionamento em área específica de material, equipamento ou poder de fogo que possibilite aos navios de guerra desenvolver um ataque anfíbio, bombardeio naval ou aeronaval e, mais recentemente, disparar munição autoguiada de precisão (*Precise Guided Munition*).

Potencial de acesso refere-se ao fato de que a movimentação de forças armadas através do mar é mais fácil que por terra ou ar. Mas a convenção da Lei no Mar (*Convention of the Law of the Sea – UNCLOS III*) impôs novas restrições operacionais em termos do uso do mar em tempo de paz.

Mas o que se observa é que esse texto legal não impõem restrições aos estados para o desencadeamento de agressões, sob o título 'Operações de rotina', mesmo que os países signatários tenham concordado com o estatuído sob o título 'Uso pacífico

20. BOOTH, Ken. *Navies and Foreign Policy*. Londres. Croom Helm, 1977, pg. 33-36.

dos mares', que os obriga a limitarem o uso de força que não seja de acordo com os princípios da lei internacional incorporados na Carta das Nações Unidas e também com o artigo que reserva o uso do alto-mar para fins pacíficos, pretendendo inibir qualquer ação agressiva no mar.

Simbolismo refere-se à habilidade dos navios de guerra de canalizar as intenções dos estados.

O canhão naval sempre foi relevante em sintetizar a demonstração de poder dos estados, mas, sem dúvida, não é mais factível, atualmente, deduzir-se adequada capacidade de combate, tendo como referência apenas a silhueta dos meios navais.

Isso significa que, embora a silhueta dos navios de guerra seja elemento componente de seu *status* legal e possua expressão residual dentro da Diplo-

macia Naval Cooperativa, seu valor simbólico dentro da Diplomacia Naval Coercitiva reduziu-se a um percentual marginal.

Novamente assume relevância o entendimento dos conceitos teóricos da Diplomacia Naval, principalmente sobre a partição analítica dos seus paradigmas, de forma que não se tire conclusões que generalizem o todo pela parte, ou seja, há elementos distintos entre os modelos de Diplomacia Naval que não podem ser generalizados, caso contrário, por exemplo, um navio obsoleto, mostrando bandeira, quando os objetivos são coercitivos, pode implicar uma perda de credibilidade para o estado origem e poderá induzir reações adversas. Exatamente aquelas que se esperava evitar.

Capacidade de permanência não significa somente uma correlação de tempo e distância, mas também a capacidade de per-

manecer estacionado além da área em conflito, aguardando o correto *timing* político.

Ao mesmo tempo que essas características devam ser valorizadas, as fraquezas dos navios de guerra devem ser evitadas.

A primeira, e de longe a mais importante, é que nenhum potencial bélico pode ser diretamente relacionado com um desfecho político.

Como Luttwak sugere, em Diplomacia Naval, o efeito de qualquer armamento é sempre indireto porque será filtrado através da percepção dos decisores do estado alvo.

A segunda fraqueza é que, embora os navios de guerra possam explorar oportunidades, eles também podem incitar hostilidade, encorajar expectativas indesejáveis, ou até mesmo provocar um ataque de autodefesa putativa.

Outra fraqueza, resulta do longo período de trânsito dos meios navais, que podem alijá-los do processo decisório em eventos que se desenvolvem muito rapidamente.

Caso seja tentado um posicionamento avançado dos meios navais para contornar esta fraqueza, deve ser entendido que isso pode acarretar o envolvimento em conflitos locais, pois não importa quão cuidadosamente um estado planeje o emprego de seus meios navais em posicionamentos avançados, as reações locais não podem ser totalmente controladas.

O balanceamento adequado e judicioso entre ações para minimizar fraquezas e ao mesmo tempo reforçar os elementos de força dos navios de guerra deve ter sempre como referência os seguintes aspectos que se vêm delineando na dinâmica relação entre os estados:

O propósito da Diplomacia Naval não é vitória militar, mas sim um acordo político

- O emprego efetivo de força militar sofre alto grau de restrição política e deve ser efetuado dentro dos parâmetros da Lei Internacional. A opinião pública internacional, apoiada por uma rede global de comunicações, tem atuado no sentido de exigir que o uso do poder combatente dos meios navais somente seja efetuado com garantia de precisão, para evitar danos colaterais, e sob risco aceitável para o atacante.

Dessa forma, a ameaça do emprego de força deve ser judiciosa e ponderada por-

que, caso não sejam atendidos esses requisitos, pode haver um comprometimento na credibilidade da ameaça.

- O emprego de força, caso imprescindível, deve ser feito para compelir (de acordo com a definição de compêlência dada por Schelling), e não para destruir.

- O propósito da Diplomacia Naval não é vitória militar, mas sim um acordo político.

- O conflito – e não os beligerantes – é o objetivo da Diplomacia Naval. (CONTINUA NO PRÓXIMO NÚMERO)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS>/Diplomacia Naval;/ Estratégia;

BIBLIOGRAFIA

1. ATKINSON, Edwin C. Naval Roles in the New World. *Proceedings Magazine*. Março, 1993, pg. 38-41.
2. BALANDIER, Georges. *O Poder em Cena (Le Povoír sur Scènes)*. Brasília, Editora Universidade de Brasília, 1980.
3. BAYLIS, J. et. al. *Contemporary Strategy: Part 7*. Londres, Editora Croom Kelm, 1987. pg. 187-207.
4. BLECHMAN, Barry M. e KAPLAN, Stephen S. *Force Without War: The Uses os Armed Forces as a Political Instrument*. Washington, EUA, Editora Brookings, 1978.
5. BONAVIDES, Paulo. *Ciência Política*. Rio de Janeiro, Editora Forense, 1988.
6. BOOTH, Ken. *Law, Force PRFV Diplomacy at Sea*. Londres, Editora George Allen PRFV Unwin, 1985.
7. _____. *Navies and Foreign Policy*. Londres, Editora Croom Helm, 1977.
8. _____. *The Military Instrument in Soviet Foreign Policy: 1917-1972*. London, Editora: Royal United Services Institute for Defence Studies, 1973.
9. BRITTIN, H. Burdick. *International Law for Seagoing Officers*. EUA, Annapolis, Maryland, Editora: Naval Institute Press, 1981.
10. BUZAN, Barry. *Atrategic Studies*. Londres, Editora: Macmillan, 1987.
11. CABLE, James. *Diplomacy at Sea*. Londres, Editora: Macmillan, 1985.
12. _____. *Gunboat Diplomacy: 1919-1991*. Lobdres, Editora Macmillan, 1994.
13. CHURCHILL, R. R., e LOWE, A. V. *The Law of the Sea*. Manchester, UK, Editora: Manchester University Press, 1988.
14. CLARK, John L. Which Force for What Peace Ops? *Proceedings Magazine*. Fevereiro, 1995, pg. 46-48.
15. CORBETT, Julian. S. *Some Principles of Maritime Strategy*. EUA, Annapolis, Maryland, Editora: United States Naval Institute, 1988.
16. CROWDER, Gary. Forward Naval Presence? *Proceedings Magazine*. Abril, 1995, pg. 43-45.
17. CURTIS, Willie. The Inevitable Slide into Coervice Peacemaking: The US Role in the New World Order. *Defense Analysis*. Vol. 10, no 3, pg. 305-319.
18. EBERLE, J. H. F. Designing a Modern Navy: A workshop Discussion. *ADELPHI Papers no 123: Power at Sea II, Superpowers and Navies*, pg. 29-32.
19. FEIGL, Humbert. The Impact of New Maritime Technologies. *ADELPHI Papers nº 122: Power at Sea I, The New Enviroment*, pg. 22-29.

20. FELTHAN, R. G. *Diplomatic Handbook*. Londres, Editora: Longman, 1980.
21. FISHER, Roger. *Points of Choice*. Oxford, UK, Editora: Oxford University Press, 1978.
22. FREEDMAN, Roger. *War*. Oxford, UK, Editora: Oxford University Press, 1994.
23. GEORGE, Alexander L., e CRAIG, Gordon A. *Force and State craft: Diplomatic Problems of our Time*. Oxford, UK, Editora: OXFORD UNIVERSITY PRESS, 1983.
24. GRAY, S. Colin. *The Navy in the Post-Cold War World*. EUA, Editora: The Pennsylvania State University Press, 1994.
25. GROVE, Eric. *The Future of Sea Power*. Londres, Editora: Routledge Press, 1990.
26. HAMMOND, Grant. *Low-Intensity Conflict: War by Another Name. Terrorism & Small Wars & Insurgencies*. pg. 27-237.
27. HEDLEY, Bull. *Sa Power and Political Influence. ADELPHI Papers nº 122: Power at Sea I, The New Enviroment*. pg. 1-9.
28. HOCKING, Brian., e SMITH, Michael. *Politics: An introduction to International Relation*. Londres, Editora: Prencite Hall/Harvester Whealtsheaf, 1995.
29. HOLLOWAY, J. L. *Victory and Uncertain Future. Proceedings Magazine*. Maio, 1995, pg. 50-56.
30. HOLST, Johan J. *The Navies of the Super-Powers: MOTIVES, Forces, Prospects. ADELPHI Papers no 123: Power at Sea II, Superpowers and Navies*, pg. 1-14.
31. HOYNCK, Willelm. *CSCE: Contribution to early Warning, conflict prevention and crisis management. International Defense Reviwe: Defence: 95*. pg. 30-35.
32. HUCHTING, George. *Lean & Mean. Proceeding Magazine*. Outubro, 1994, pg. 47-52.
33. KENNEDY, Paul. *Strategy and Diplomacy: 1870-1945*. Londres, Editora: Fontana Press. 1989.
34. _____. *The Rise and Fall of the British Naval Mastery*. Londres, Editora: Fontana Press, 1983.
35. _____. *The Rise and Fall of the Great Powers*. Londres, Editora: Fontana Press. 1989.
36. KISSINGER, Henry. *Diplomacy*. Londres, Editora: Simon & Schuster Ltd, 1995..
37. LOVEL, John. P. *The Search for Peace: An Appraisal of Alternative Approaches*. EUA, Aspen, Colorado, Editora: Marjorie Brenner, 1974.
38. LOWE, A. V. *Some Legal Problems arising from the use of the Sea for Military Purpose. Marine Plicy*. Julho, 1986, pg. 171-183.
39. LUTTWAR, Edward. N. *The Political Uses of Sea Power*. EUA, Editora: The Johns Hopkins University Press, 1974.
40. MACCGWIRE, Michael. *Maritime Strategy and the Super-Powers. ADELPHI Papers nº 123: Power at Sea II, Super-powers and Navies*, pg. 15-24.
41. MACKSEY, Kenneth, e WOODHOUSE, Willian. *Modern Warfare*. Londres, Editora: Viking Press, 1991.
42. MALLONE, James L. *Who Needs the Sea Treaty? Foreign Policy*. pg. 44-61.
43. MILLER, E. Steven, e EVERA, Stephen Van. *Naval Strategy and National Security*. EUA, Editora: Princeton University Press, 1988.
44. MOTT, C. P. *Naval Forces After... From Sea. Proceedings magazine*. Setembro, 1993, pg. 44-46.
45. OSGOOD, Robert E. *Military Implications of the New Ocean Politics. ADELPHI Paper, nº 122: Power at Sea II, The New Enviroment*, pg. 10-16.
46. O'NEILL, Robert. *Alliances and International Order*. Oxford, UK, Editora: Clarendon Press, 1988.
47. PALIN, Roger H. *Multinational Military Forces: Problems and Prospects. ADELPHI Paper, nº 294*, pg. 15-69.
48. PARET, Peter. *Makers of Modern Strategy: From Machiavelli to the Nuclear Age*. Oxford, UK, Editora: Oxford University Press, 1994.
49. PINTO, Paulo Lafayette. *O emprego do Poder Naval em Tempo de Paz*. Rio de Janeiro. Serviço de Documentação da Marinha, 1989.
50. ROSINSK Herbert. *The Development of Naval Thought*. EUA, Newport, Phode Island, Editora: Naval War College Press, 1977.

51. SCHELLING, Thomas C. *Arms and Influence*. EUA, Connecticut, Editora: Yale University Press, 1966.
52. SMITH, Clyde A. The Meaning and Significance of the Gorshkov Articles. *Naval War College Review*, Março-Abril, 1974, pg. 18-35.
53. SULLIVAN, Gordon R. The System. *Proceedings Magazine*, Maio, 1995, pg. 36-39.
54. TILL, Geoffrey, *Matitime Strategy and the Nuclear Age*. Longdres, Editora: Macmillan Press, 1984.
55. _____. *Modern Sea Power*. Volume Um da Coleção: Brassey's Sea power: Naval Vessels, Weapon Systems and Technological Series. ditado por Geoffrey Till em 5 Volumes. Londres, Editora: Brassey's Defence Publishers, 1987.
56. _____. *Sea Power, Theory and Practice: The Seapower of the Coastal State*. Trombridge, UK, Editora: Redwood Books, 1994.
57. _____. *The Future of British Sea Power*. Londres, Editora: Macmillan Press, 1984.
58. TROUT, B. THOMAS. Naval Strategy and Naval Politics: Peacetime Uses os Wartime Naval Force. *Naval War College Review*. Junho-Julho, 1974, pg. 3-15.
59. TRUVER, Scot. Tomorrow's Fleet, part 1. *Proceedings Magazine*. Junho, 1992, pg. 43-51.
60. _____. Tomorrow's Fleet, part 2. *Proceedings Magazine*. Julho, 1992, pg. 61-69.
61. TURNER, Stansfield. Designing a Modern Navy: A workshop discussion. *ADELPHI Papers, no 123: Power at Sea II, Super-powers and Navies*, pg. 25-29.
62. _____. Missions of thee U. S. Navy. *aval War College Review*, Março-Abril, 1974, pg. 2-17.
63. WEINLAND, Robert O. Analysis of Admiral Gorshkov's Navies in War and Peace. *Soviet Naval Policy*. Editado por Michael MccGwire, Ken Booth, e John McDonnell (New York, Washington e Londres), 1975.
64. WELLS, Mike. Joint Operations in Defence Cost Study but what is really in the Report. *Navy International Magazine*. Setembro-Outubro, 1994, pg. 227-233.
65. WOODMAN, Steward. Defining Limited Conflict. *Terrorism: Defence and the media in time of Limited War*. pg. 25-41.
66. YOUNG, Oran R. *The Politics of Force: Bargaining During International Crisis*. EUA, Princeton, Editora: Princeton University Press, 1968.
67. ZUNIGA, Fred Joseph. *Soviet Diplomacy: Naval Suasion for Political Effect*. EUA, Editora: George Washington University Press, 1979.

OPERAÇÕES COMBINADAS E CONJUNTAS E OPERAÇÕES ANFÍBIAS

Uma apreciação histórica sobre a estrutura de comando

Parte I

ANTONIO LUIZ PORTO E ALBUQUERQUE
Capitão-de-Fragata (Ref^o).

Professor de História Naval na Escola Naval, doutor em Filosofia

INTRODUÇÃO

A expressão *operações combinadas* significa, na doutrina militar brasileira, operações sob um comando único, embora envolvam forças diversas, de serviços distintos. A expressão *operações conjuntas* significa operações sob comandos independentes, de serviços distintos, agindo em *cooperação* para alcançar determinados propósitos estabelecidos por instância política ou militar superior.

Em outros países, como na Grã-Bretanha, nos Estados Unidos da América, ou na França, tais expressões têm outros sentidos. O termo *combined operations* significa simplesmente *operações anfíbias*. No século XVIII, usou-se também a expressão inglesa *conjunct operations* com o mesmo sentido. Os franceses usaram a

expressão *expéditions mixtes* para designar o mesmo tipo de operação. Ou seja, tais termos designaram, sempre, operações envolvendo serviços diversos para um mesmo propósito, em relação a um mesmo objetivo estratégico. Portanto, essas operações eram, necessariamente, anfíbias, no sentido etimológico do termo, que se presta perfeitamente para designar o que na literatura militar norte-americana chamou-se de *littoral war*, que pode ser traduzido por *guerra litorânea* (de *litus*, que em latim significa *litoral*), ou seja, operações militares realizadas no limiar de dois ambientes geográficos diferentes: mar e terra.

A guerra litorânea, porém, não trata apenas de operações de desembarque, mas também de minagem, bloqueio, defesa de porto ou de áreas marítimas restri-

* Os destaques em **negritos** das datas, épocas, batalhas, guerras - para facilitar a consulta - são da responsabilidade da RMB.

tas, apoio a operações terrestres (bombardeio da costa) e outras que possam realizar-se na região marítima fronteira ao litoral, a distâncias variáveis. A mais importante das operações da guerra litorânea é, no entanto, o desembarque em território hostil (em inglês, *landing*; em francês, *descente* ou *débarque-ment hostile*; em alemão, *Landung*; em italiano, *sbarco*; em latim, *copias ex classe hostium educere*).

A guerra seria, pois, continental, naval ou litorânea (ou limítrofe), entendendo-se por guerra litorânea a que se faz **através** das áreas costeiras ou litorâneas de um ou mais dentre os participantes. *Anfibio*, entretanto, pode significar um movimento entre quaisquer – de dois – meios diferentes, o que, mais tarde, incluiu o ar (em grego, *amphi* significa *duplo*, e *bios*, *vida*). É, portanto, inteiramente desprovido de propósito, e inaceitável, o neologismo *trifibio*, que pode ser substituído por *guerra tri-elementar*.

Enquanto não se introduziram os meios aéreos pilotados, os dois ambientes em que, milenarmente, a guerra se deu foram o mar e a terra, ou uma combinação de ambos. Pode-se dizer, porém, que a guerra, normalmente, ou é litorânea ou continental, uma vez que as campanhas navais propriamente ditas em geral têm como objetivo estratégico uma posição continental ou insular, ou seja, estão relacionadas com operações terrestres. É raro ter-se uma guerra cujo objetivo estratégico primordial seja exclusivamente marítimo (foi o caso da primeira Guerra Anglo-Holandesa, de 1652-54, em que o objeto em questão era o comércio marítimo por si mesmo). Não há, normalmente, possibilidade de uma guerra ser exclusivamente naval ou aérea.

Assim, pode-se dizer, embora não doutrinariamente, que a operação anfíbia é um movimento de forças pertinentes a servi-

ços diversos (enquanto a Marinha não teve suas próprias infantaria e artilharia e, depois, força aérea) do mar para terra ou vice-versa.

ANTIGÜIDADE E IDADE MÉDIA

Enquanto basicamente o navio foi apenas uma plataforma de homens, as operações anfíbias tinham como propósito geral realizar a *defesa em profundidade*, num movimento terra-mar (normalmente pela interceptação da força adversária antes que esta desembarcasse no litoral), ou fazer a invasão do território inimigo, para decisão da conquista em batalha imediatamente subsequente na própria linha litorânea, ou, a seguir, no interior. Neste caso, o território invadido, que não se pudera preservar pela defesa em profundidade, deveria ser resgatado pela *defesa territorial*.

Em toda essa fase, prevaleceu nas campanhas militares o *comando único*, ou seja, a mesma pessoa comandava o conjunto das forças militares envolvido nessas operações litorâneas (não se precisando cogitar, evidentemente, das operações continentais, por envolverem apenas um serviço).

Na Grécia antiga, era o *nauarchos* esse chefe, que, em 480 a.C., comandava a frota ateniense, com toda a tropa embarcada, na defesa contra a invasão persa. Tratava-se de um momento em que a Grécia já estava invadida e ocupada em sua maior parte, e não havia possibilidade de uma defesa territorial eficaz, já tendo sido perdida a oportunidade de fazê-la no desfiladeiro das Termópilas, por Leônidas, Rei de Esparta, e seus poucos homens, vítimas de uma traição. A defesa final fez-se no mar (*defesa naval*), na **Batalha de Salamina**, buscando-se e conseguindo-se destruir a Esquadra fenícia, aliada dos persas, e responsável pela função estratégica de proteger a linha marítima de suprimentos imprescindíveis para a continuação das operações

continentais do Exército invasor de grande porte. Nem por isso a operação deixou de ser anfíbia, num movimento terra-mar, e levou à retirada do Exército persa, pela falta de apoio logístico. Tal Exército, em retirada, acabou sendo batido na **Batalha de Platéia** (479 a.C.). Tentativa semelhante já acontecera com os egípcios, no IV milênio a.C., quando pretenderam impedir uma invasão na altura do delta do Nilo, provavelmente de forças mesopotâmicas.

Também na **Batalha de Eclusa** (Sluys, em inglês), de **1340** (durante a **Guerra dos Cem Anos**), os britânicos, agindo com sua força anfíbia exatamente como uma "muralha externa de defesa"¹, impediram o desembarque francês em suas ilhas, exercendo longamente, a partir desse episódio, o controle das áreas marítimas em torno das Ilhas Britânicas. Nisso eles haviam fracassado em **1066**, quando da invasão das forças de Guilherme, o Conquistador, Duque da Normandia (última vez em que a Grã-Bretanha foi invadida em sua história). Neste último caso, a Esquadra (força anfíbia) do Rei Haroldo havia se recolhido ao Tâmesis para reabastecimento, justamente quando da chegada da força anfíbia normanda, que pôde realizar o desembarque. A defesa territorial britânica fracassou na famosa batalha de Hastings, que imediatamente se sucedeu à conquista da cabeça-de-praia e sua consolidação, num rápido movimento para o interior.

Todos esses casos exemplares, antigos e medievais, registram o comando único, porquanto as operações envolvidas eram realizadas como uma *unidade*, de vez que o navio continuou sendo, milenarmente, uma plataforma de homens, não funcionando com um sistema de armas próprio capaz, àquela altura, de conter à distância as

tentativas de invasão do litoral. As armas envolvidas, ou eram brancas, ou de fogo (canhões de pequeno porte), sem que causassem danos de monta aos navios inimigos. Quando eram canhões, estes eram conhecidos como *men killers*, porque tinham efeito devastador apenas sobre os homens. Não se deve desprezar, porém, o *fogo grego*, arma de arremesso surgida no Mar Mediterrâneo, no Império Bizantino, valendo-se de uma mistura altamente incendiária, que veio a ser o tormento dos homens a bordo. De fato, o fogo foi o grande destruidor de navios na Antiguidade e na Idade Média, sendo seu emprego difundido também na Europa atlântica, ainda que não exatamente com a fórmula secreta bizantina.

IDADE MODERNA:

A DEPARTAMENTALIZAÇÃO DA GUERRA

A introdução do canhão de grande porte, capaz de causar danos materiais de monta nos navios adversários (*ship killer*) alterou completamente o panorama geral da guerra. Isso se deu no século XV, tornando o navio uma *unidade militar autônoma*, capaz de realizar, por si, a guerra naval. O combate tendeu à distância, caindo pouco a pouco em desuso a abordagem. Isso alterou a arquitetura dos navios, com a redução (até ao desaparecimento) dos castelos de proa e de popa, assim como modificou a tática: o deslocamento do navio passou a ser perpendicular à direção do ataque, ou seja, a frente de batalha passou a ser o través, a bordada, onde estavam os formidáveis canhões. Daí a formatura de batalha acabou por consolidar-se secularmente (até o século XX) na linha-de-fila,

1. Expressão cunhada para designar a defesa naval em profundidade na Idade Média. Cf. Preston, Richard A. e Wise, Sydney F. *Men in arms*. 4 ed. New York: Holt, Rinehart and Winston, 1979, p. 71

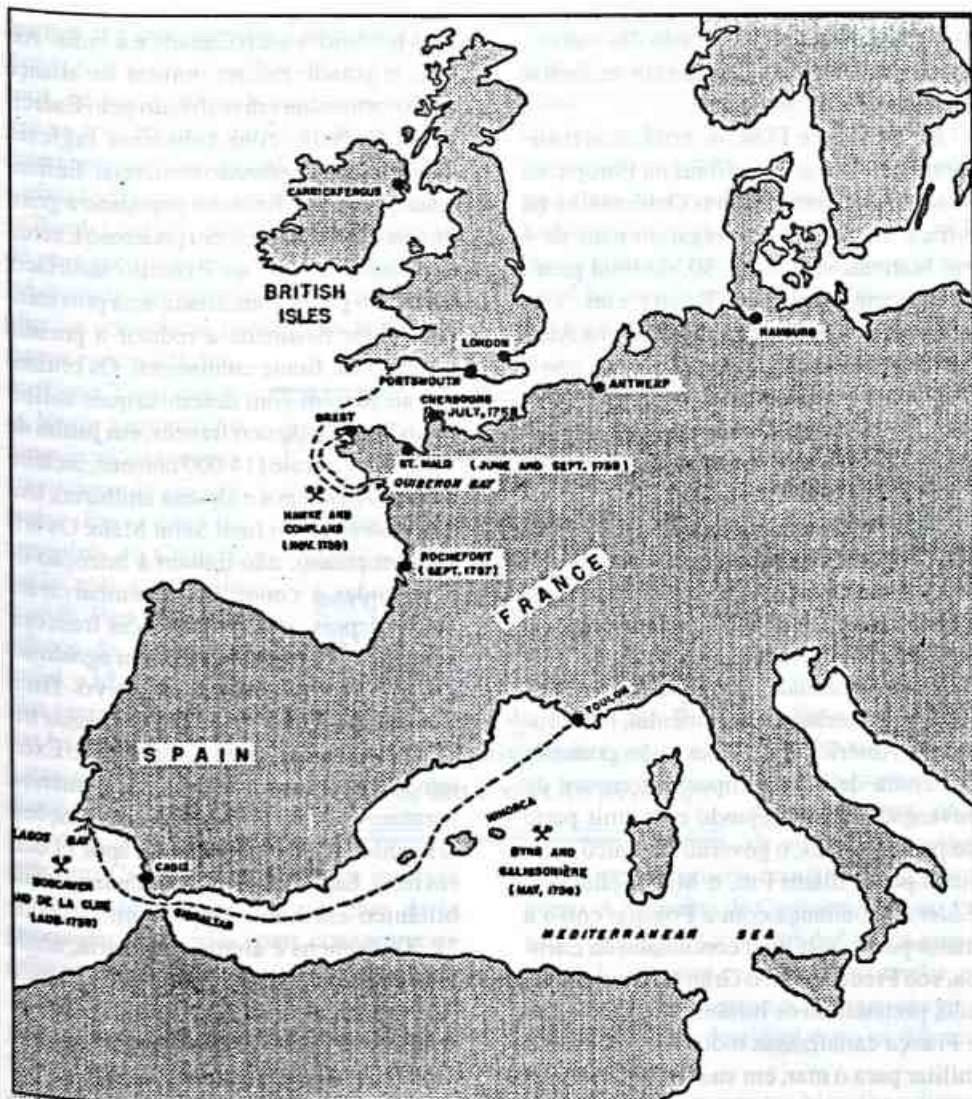
ou coluna (com intervalos regulares entre os navios), gerando-se, desta forma, a expressão longamente consagrada: *navio-de-linha*. A partir dessa fase, a tropa embarcada constituiu-se de *passageiros*, não mais de homens integrados ao navio, como parte de seu próprio poder combatente, podendo-se dizer, por analogia com as futuras aeronaves de Marinha, que os soldados tinham sido quase *orgânicos do navio*, para dar-lhe a função militar; sem eles, o navio não era belonave passando a sê-lo com os novos e temíveis canhões, cujo alcance, máximo (*random*), para um canhão do tipo culverino (de maior alcance e menor calibre, sendo este dado pelo peso do projétil em libras) de cerca de 1 milha e um quarto, e o alcance a partir do qual a trajetória começava a cair acentuadamente (*point blank*), de cerca de 330 jardas².

Ainda por algum tempo, porém, a guerra não se departamentalizou radicalmente. Numa época de lentos progressos tecnológicos, a mudança das técnicas militares e das doutrinas de comando era também necessariamente lenta, aceitando-se soluções híbridas. Assim, persistiram exemplos de generais de terra e mar reunidos numa só pessoa, como chegou a acontecer até o século XVII. Em fins do século XVI, numa expedição contra Lisboa, o famoso Drake, consumado marinheiro, comandava tanto um navio como um regimento de infantaria. Também houve outros casos de transição, como os notáveis *generals-at-sea* britânicos das **Guerras Anglo-Holandesas do século XVII**, homens de formação continental, que se revelaram exímios comandantes de Esquadras, como Blake e Monk. E ainda figuras como o Príncipe Rupert, general de cavalaria derrotado em terra, que se tornou comandante bem-su-

cedido de forças navais britânicas na restauração de Carlos II. Foi a especialização cada vez mais definida e exigente na condução dos instrumentos de guerra que levou à separação nítida entre os comandantes militares de mar e de terra, em substituição ao antigo senhor da guerra, capaz igualmente de conduzi-la, com êxito, em quaisquer meios geográficos.

Apesar desses exemplos, a tendência à departamentalização acentuou-se no século XVIII. A Marinha, porém, guardava zelosamente sua grande qualidade intrínseca da mobilidade. Nenhuma força poderia aplicar-se além-mar, ou em territórios periféricos ocupados por força inimiga, sem o concurso dos meios navais. Havendo descontinuidade de controle de áreas continentais por forças aliadas, não restava outra alternativa: ou uma campanha terrestre de grandes proporções, que poderia tornar-se extremamente desgastante, ou um desembarque anfibio, seguido de aprofundamento no território inimigo. Diante dessas peculiaridades, cedo notou-se, em pleno processo de departamentalização, que o Poder Naval tinha possibilidades mais amplas de realizar a guerra. Neste sentido, **em 1664**, os dois grandes adversários marítimos, Grã-Bretanha e Holanda, criaram a infantaria de Marinha. Era um modo de a Marinha continuar o controle sobre operações em terra, projetando poder. Tal providência, nos Estados Unidos da América, deu-se em 1798. Tanto na Grã-Bretanha como nos EUA, por longo tempo a infantaria de Marinha (fuzileiros navais) deteve cerca de um quarto do efetivo total engajado, sendo, ainda desta vez, gente servindo a bordo dos navios. Como dizia a autorização ao Duque de York para o recrutamento na Grã-Bretanha, de 1664, tratava-se de "soldados de terra a fim de

2. Cf. Lewis, Michael. *The navy of Britain*. London: George Allen and Unwin, 1948, p. 426.



A GUERRA DOS SETE ANOS EM ÁGUAS EUROPÉIAS

estarem prontos a serem distribuídos pela Esquadra de Sua Majestade, preparados para o serviço no mar³. A tais soldados embarcados couberam, em todos os países onde eles vieram a existir desde então, ba-

sicamente três tarefas: a) lutar a bordo dos navios (casos de abordagem eventual); b) tomar e manter posições em terra necessárias ou vantajosas tanto para as operações navais como para operações terrestres; e

3. Apud Vagts, Alfred. *Landings operations: strategy, psychology, tactics, politics, from antiquity to 1945*. Washington: Military Service Publishing Company, 1946. p. 229.

c) manter a disciplina a bordo dos navios, e, pela destreza no manejo de armas, incitar os marinheiros a imitá-los.

Entre 1600 e 1758, os britânicos realizaram 67 operações anfíbias na Europa, na América do Norte e Índias Ocidentais e na África. Destas, 34 empregaram mais de 4 mil homens, sendo que 30, do total geral, foram bem-sucedidas. Dentre elas, sete operações de desembarque (todas na África) foram realizadas somente por marinheiros,⁴ vindo a ser comum formarem-se grupos de desembarque a bordo dos navios, apenas com marujos, a par dos soldados fuzileiros navais.

Durante a Guerra dos Sete Anos (1756-63) – veja mapa na página anterior – foram diversos os exemplos de desembarques anfíbios. Tratou-se de um conflito verdadeiramente mundial em sua extensão geográfica, com ocorrências importantes, de caráter naval, litorâneo e continental, na Europa, na América e na Ásia. Não podendo dar conta de uma campanha terrestre de envergadura, e desejando consumir parte do poder francês, o governo britânico, chefiado por William Pitt, o Mais Velho (*the Elder*), fez aliança com a Prússia, então a maior potência militar continental da Europa, sob Frederico II, o Grande. Com tal aliado, pretendiam os britânicos impedir que a França canalizasse todo o seu potencial militar para o mar, em suas duas fronteiras marítimas, uma atlântica, outra mediterrânea.

Estabelecidos os grandes teatros europeu e periféricos (América e Ásia), os britânicos conceberam uma *grande estratégia*, com seus necessários envolvimento políticos, econômicos e militares⁵. Tratava-se de se lançarem as bases do futuro Império Britânico, estendendo-se os domí-

nios britânicos até o Canadá e a Índia. Assim, o grande esforço militar da aliança anglo-prussiana era realizado pelo Exército da Prússia, com subsídios ingleses auferidos pela expansão comercial. Enfrentando, porém, o Exército prussiano a grande resistência do também poderoso Exército francês, aliado ao Exército austríaco, Frederico pediu à sua aliada uma providência militar destinada a reduzir a pressão francesa na frente continental. Os britânicos atenderam com desembarques anfíbios no litoral atlântico francês, **em junho de 1758**, em Cancale (14.000 homens, incluindo 1.000 cavaleiros e alguma artilharia), tendo como objetivo final Saint Malo. Os britânicos, porém, não tinham a intenção de aprofundar a conquista. Reembarcaram pouco depois, sem a resistência francesa. O mesmo deu-se em Urville, **em agosto seguinte**, tendo como objetivo final Cherburgo, que foi alcançada e pagou tributo aos invasores, sem resistência do Exército francês, que, como no caso anterior, permaneceu manobrando nas imediações. O reembarque britânico deu-se após 11 dias em terra. **Em setembro**, novo desembarque britânico em Saint Malo, com cerca de 12.000 homens e alguma cavalaria, ainda uma vez com o propósito de uma incursão pelo litoral próximo. Houve, entretanto, resistência organizada das forças terrestres francesas, que se concentraram para a defesa territorial, dando-se a Batalha da Praia de Saint Cast, obrigando-se os britânicos ao reembarque no oitavo dia em terra, após pesadas perdas na cabeça de praia não suficientemente defendida. Outros movimentos anfíbios se fizeram com os britânicos, e a Esquadra permaneceu em ameaças litorâneas, obrigando os franceses a permanente atenção quanto a seu extenso litoral, de-

4. Idem, p. 242.

5. A *grande estratégia* envolve elementos não puramente militares; estes estão contidos na *estratégia simples*, ou *estratégia militar*.

fendido por duas grandes Esquadras: a de Brest (Atlântico) e a de Toulon (Mediterrâneo), enquanto fixavam-se forças terrestres na área costeira para conter possíveis desembarques inimigos. Aliviava-se, assim, a pressão francesa contra a Prússia.

Paralelamente, os britânicos valiam-se de seus meios navais para levar a guerra até o continente americano, buscando ampliar as conquistas já feitas ao tempo da

guerra contra a Holanda (Nova York, outra Nova Amsterdã) e demais colônias norte-americanas já em seu poder. Era o caso da conquista do Canadá, então sob o domínio francês. Para impedir o reforço da defesa colonial, a Marinha britânica exercia o bloqueio das bases navais francesas na Europa, enquanto o Exército britânico atacava os fran-

ceses no Canadá. Aplicavam os ingleses sua *estratégia periférica*, que lhes daria excelentes resultados, pois concentraram esforços nos teatros periféricos, deixando aos aliados prussianos a tarefa principal, a ofensiva no continente (teatro central), contra a França e sua aliada, a Áustria.

O desembarque britânico em Rochefort, em 1757, havia sido feito com uma grande força anfíbia e respectiva força de cobertura (16 navios-de-linha, 6 fragatas, 16 navios menores e auxiliares, dentre os quais 2 navios-hospitais, e 42 navios-transporte com 9 mil infantes embarcados, cavalaria

ligeira e artilharia de campanha). Foi uma operação mal-sucedida, registrando-se o desentendimento entre os comandantes das forças de terra e de mar. Dessa feita originaram-se as embarcações de fundo chato, padronizadas, a remo, dispostas de dois mastros, especiais para o desembarque, construídas diretamente para tais operações e já empregadas no ano seguinte⁶. Elas tiveram uso na grande operação contra Quebec, em 1759,

— veja mapa na página seguinte — construídas pela *Royal Navy* para uso do Exército. A boa cooperação entre almirante e general nessa nova ocasião tornou possível uma invasão anfíbia⁷ muito bem realizada, a partir do isolamento da cidade feito pela força anfíbia britânica com sua força de cobertura, montando 26 navios de guerra, além de numerosos navios-

transporte e auxiliares, com 9.600 soldados a bordo. A conquista de Quebec tornou-se, assim, a chave para a conquista do Canadá, numa operação conjunta considerada exemplar, e, infelizmente, nem sempre realizada no alto grau de entendimento desejável entre os diferentes serviços⁸.

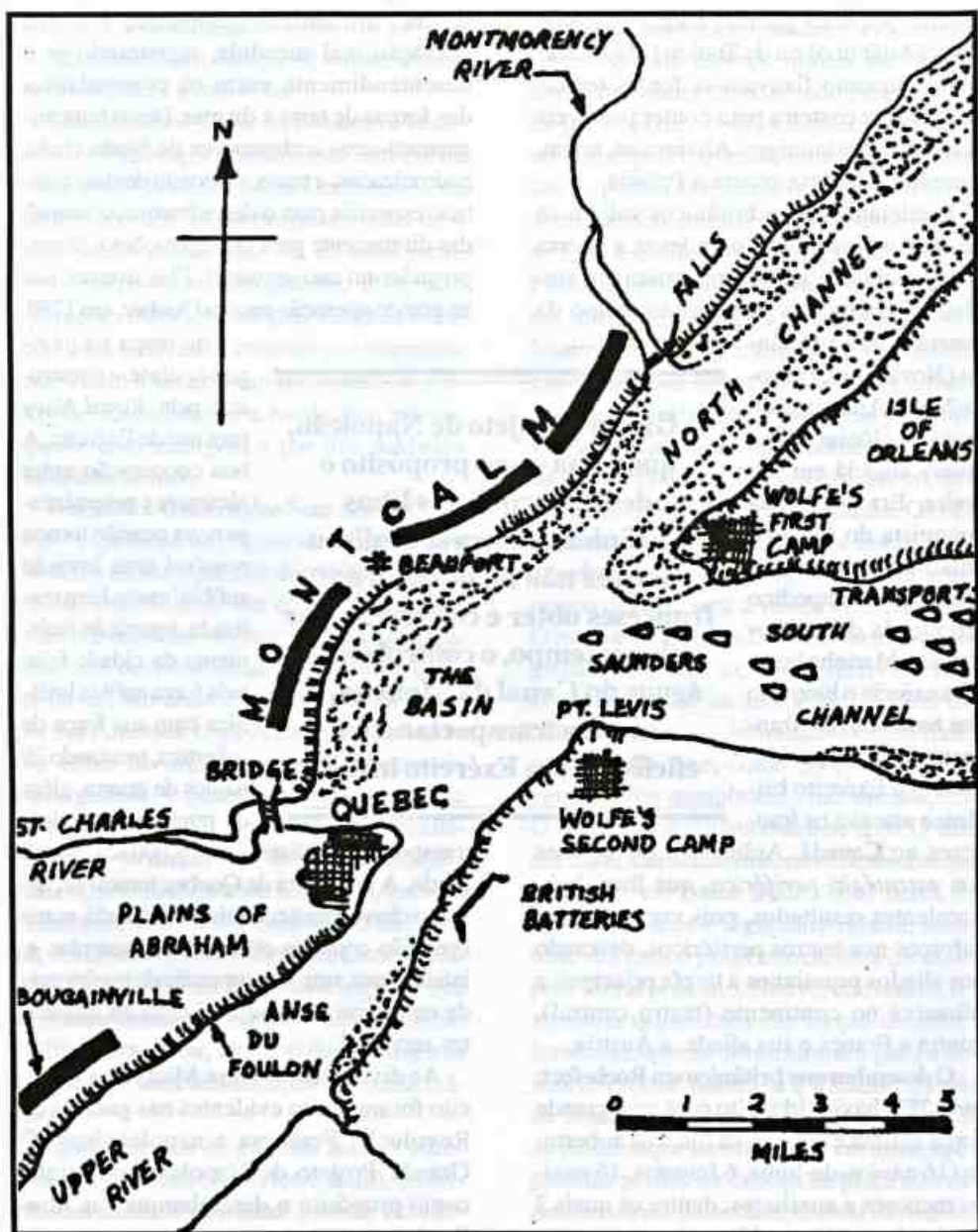
As divergências entre Marinha e Exército foram muito evidentes nas guerras da Revolução Francesa e napoleônicas. O Grande Projeto de Napoleão, que tinha como propósito o desembarque nas Ilhas Britânicas, nunca se realizou porque não foi possível aos franceses obter e conser-

**O Grande Projeto de Napoleão,
que tinha como propósito o
desembarque nas Ilhas
Britânicas, nunca se realizou
porque não foi possível aos
franceses obter e conservar, por
algum tempo, o controle das
águas do Canal da Mancha, de
modo a transportar com
eficiência um Exército invasor**

6. Cf. Vagts, Alfred. Ob., p. 271-2.

7. Apesar de *dourinariamente*, na Marinha do Brasil, tratar-se de uma *operação*, ela é *anfíbia* nos termos já explicados neste texto.

8. Cf. Potter, E. B. (editor). *Sea Power: a naval history*. Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1960, p. 59.



var, por algum tempo, o controle das águas do Canal da Mancha, de modo a transportar com eficiência um Exército invasor. **Desde 1803**, o governo francês preparava uma invasão: 2 mil embarcações de desembarque e mais de 500 navios-transporte foram encomendados, e um grande Exército (100 mil homens) foi concentrado nos campos de Boulogne, realizando exercícios de embarque e desembarque. **Em fevereiro de 1804**, 535 navios mercantes estavam prontos para transportar 6 mil cavalos. Outras providências foram tomadas, nem sempre bem-sucedidas, de

construção naval e de concentração de embarcações. Não faltou a idéia de construir-se um túnel sob a Mancha, de modo a permitir a passagem do Exército francês para invadir a Inglaterra. É curioso notar que, em 1808, parece que seria difícil

para os britânicos realizarem corretamente sua defesa territorial, ficando eles inteiramente dependentes da defesa naval, pois o célebre General alemão Gneisenau, após visitar a Inglaterra naquele ano, achou que o Exército britânico era o mais mal comandado do mundo, recusando-se a pôr-se a seu serviço, e escreveu que: "Nesse país os negócios governamentais são tratados do modo mais miserável possível. Esse povo pereceria se sua situação geográfica não o impedisse"⁹.

Napoleão chegou a pedir empenhadamente a seus almirantes que lhe garantissem seis horas de controle das águas do Canal, para que pudesse fazer a invasão. Antes pedira-lhes três dias. Nunca isso foi

conseguido, apesar de o Imperador dos franceses ter desejado finalmente reunir em Boulogne uma força de 150 mil homens, 10 mil cavalos, 3 mil a 4 mil embarcações de desembarque, pois o almirante Villeneuve perdeu para Nelson a batalha de Trafalgar, **em 1805**, sepultando definitivamente o Grande Projeto napoleônico. Um ano antes, seguindo inspiração do almirante Nelson, os ingleses criaram a Artilharia de Marinha (*Royal Marine Artillery*), com o que reforçaram a capacidade da *Royal Navy* de projetar poder sobre terra, dotando os fuzileiros navais de artilharia de campanha.

Somente em 1871 o serviço da Marinha da Prússia deixou o Ministério da Guerra, para estabelecer-se autonomamente, embora sujeito a uma estratégia predominantemente continental

A GUERRA LITORÂNEA NA ERA DA REVOLUÇÃO INDUSTRIAL

Ao longo do século XIX, o desenvolvimento da guerra ficou

sujeito a importantes transformações tecnológicas que começaram a dar-se com grande rapidez. Dentre as notáveis influências sofridas pela arte da guerra, pode-se indicar duas de grande relevância: a Guerra de Secessão (1861-65) e a da Prússia emergente como grande potência militar. No primeiro caso, deu-se o exemplo de participações completamente independentes entre o Exército e a Marinha, sem a desejável colaboração entre os dois serviços. No segundo caso, viu-se surgir uma grande potência radicalmente ligada à natureza terrestre da guerra, a tal ponto, que somente em 1871, à vista da gritante especialização das atividades militares, o serviço da Marinha deixou o Ministério da Guerra, para

9. *Apud* Vagts, Alfred. Ob. cit., p. 328.

estabelecer-se autonomamente, embora sujeito a uma estratégia predominantemente continental.

Também a Rússia, enquanto potência eminentemente continental, manteve sua Marinha em tamanhos reduzidos. Na Guerra Russo-Turca de 1828-29, por exemplo, os russos combateram os turcos preferencialmente em volta do Mar Negro, e menos naquela área marítima.

Os grandes escritores militares da primeira metade do século XIX quase nada disseram sobre desembarques ou operações mistas. Jomini e Clausewitz estudaram a guerra exclusivamente do ponto de vista terrestre. Para este último autor, só haveria êxito num desembarque se feito em completa surpresa, e se a tropa desembar-

cada encontrasse apoio em terra (por exemplo, de um grupo rebelde que estivesse lutando contra o governo do país invadido). Caberia ao almirante Príncipe de Joinville, filho do Rei Luís Felipe I, de França, e cunhado do Imperador D. Pedro II, do Brasil, importantes contribuições nesta área. Ele participara de um desembarque no México, em 1838, e comandou um esquadrão que bombardeou o litoral do Marrocos, em 1844, ocupando Mogador. Também fora ele, conhecido como Príncipe Marinheiro, que levou de volta para a França os restos mortais de Napoleão, falecido na Ilha de Santa Helena, no Oceano Atlântico. Joinville, que usou a expressão *expédicions mixtes*, mostrou a conveniência na navegação a vapor para o transporte marítimo de tropas, face à rapidez e à possibilidade de se estabelecerem com mais precisão os prazos para as operações, dada a regularidade da viagem com esse tipo de propul-

são. E deu como exemplo as possibilidades de diversão de forças inimigas, no caso de guerra continental, com os movimentos anfíbios que podiam ser feitos em direção à Holanda, à Itália, à Prússia... ao mesmo tempo em que incentivava a corrida naval contra a Inglaterra. O próprio Duque de Wellington, vencedor de Waterloo em 1815, declarou em 1848 que as costas inglesas ficavam expostas à invasão ou ao insulto com a propulsão a vapor, dada a facilidade de deslocamento de forças inimigas.

Junto com a nova mobilidade das forças navais, ficavam estas expostas à destruição pela nova arma, a granada explosiva, inventada em França por Paixhans. Eram, assim, os meios navais britânicos, em madeira, sujeitos à

Com a granada explosiva, inventada em França por Paixhans, os meios navais britânicos, em madeira, ficaram sujeitos à nova ameaça francesa

nova ameaça francesa. Em 1853, os russos dariam prova cabal disso, destruindo a Esquadra turca em Sinope, no litoral sul do Mar Negro, empregando os projetis explosivos, os quais sepultavam qualquer veleidade de se construírem dali para a frente respeitáveis belonaves naquele material, sem proteção de ferro. Além disso, o vapor permitiria a construção de navios cada vez maiores, pois a potência das máquinas cresceu rapidamente. A consequência foi a possibilidade de se terem forças de desembarque cada vez mais poderosas, operando com equipamentos de maior potencial de destruição. Os franceses chegaram a crer que a supremacia naval britânica estaria ameaçada pela falta de artilheiros capazes, habilitados a operar os novos canhões Paixhans.

A introdução do vapor resultou, de fato, numa mudança nas relações de poder, na área naval. Por volta de 1840, a relação de

Poder Naval entre a Grã-Bretanha e a França, favorável à primeira, era de 2 por 1. Em 1852, a Grã-Bretanha tinha 17 navios-de-linha a vapor, contra dois da França. A partir do início do reinado de Napoleão III (1851-70), porém, a Marinha francesa cresceu rapidamente, acrescentado, até fins de 1858, 38 navios-de-linha a vapor a seus meios flutuantes, enquanto a Grã-Bretanha somava apenas trinta e três, ficando a relação de navios-de-linha a vapor, a hélice, de 40 franceses para 50 britânicos. No mesmo prazo, a França adquiriu 46 fragatas a vapor, enquanto a Grã-Bretanha adquiriu apenas trinta e quatro navios. Durante a **Guerra da Criméia (1854-56)**, os franceses dariam o grande passo construindo as baterias flutuantes couraçadas *Lave*, *Tonnante* e *Dévastion*, com que atacaram e venceram a fortaleza de Kinburn, ao norte do Mar Negro, inaugurando-se uma era em que os meios flutuantes protegidos poderiam combater uma posição fortificada em terra, com a vantagem da mobilidade. Em 1859, os franceses lançariam ao mar a fragata *Gloire*, de casco de madeira, movida a hélice, mas com couraça, cuja finalidade primordial foi a de proteger a artilharia disposta em casamata e os artilheiros. No ano seguinte, os ingleses lançariam o *Warrior*, também a hélice, de casco todo de ferro, além da couraça.

Em 1847, durante a **Guerra do México**, deu-se em Vera Cruz a invasão anfíbia feita pelo Exército norte-americano, numa das primeiras demonstrações do uso do transporte militar a vapor, tendo sido a operação muito bem-sucedida. Dali para a frente não cessou de crescer a possibilidade de maiores efetivos serem transportados por mar, ampliando-se o valor das operações anfíbias,

já completamente sob a forma conjunta. O transporte de grandes efetivos, se poderia retardar o desembarque, por outro lado era, certamente, um fator favorável ao invasor. Pelo fim dos anos 50 do século XIX, calculava-se o transporte por mar, a distâncias curtas (por exemplo, através do Canal da Mancha, ou pelo Mar Báltico, entre a Rússia e a costa alemã), na base de um homem por tonelada. Assim, 60 navios-transporte de 2 mil toneladas poderiam levar 120 mil homens, o que era uma imensidade nunca antes vista. Como o deslocamento dos navios não cessava de aumentar, em 1858 foi lançado ao mar o célebre *Great Eastern*, navio capaz de transportar 4 mil passageiros e 6 mil toneladas de carga, deslocando plenamente 27.400 toneladas, com 211 metros de comprimento, podendo converter-se em transporte de tropas para 10 mil soldados¹⁰. A defesa costeira contra esses navios-transporte das forças anfíbias, além das fortalezas litorâneas, passou a depender também de navios pequenos, como corvetas e canhoneiras, destinadas a impedir o desembarque por meio de ofensivas táticas, fazendo as vezes da antiga "muralha externa de defesa", ainda, necessariamente, em águas próximas.

Diante disso, ficou parecendo que a Grã-Bretanha podia ser uma grande fortaleza defendida por muralhas de pedra e canhões, tendo o mar em volta como um fosso cheio d'água, como no século XVI, ao tempo de Henrique VIII. Nesse quadro, o Exército seria a força armada dominante, como, aliás, a certa altura pareceu ser. Mas havia uma fraqueza determinante, que era a necessidade de importação de alimentos e outros itens de suprimento imprescindível, cujo estoque era limitado, e toda essa importação era feita por via marítima.

¹⁰ Cf. Landström, Björn. *O navio*. Trad. de Virgílio Ribeiro. Lisboa: Publicações Europa-América, 1961, p. 234; ver também: Canby, Curtlandt. *História da Marinha*. Genève: Éditions Rencontre and Erik Nitsche International, 1965, p. 95.

Em fins dos anos 80, porém, soou o alarme. Os vastos interesses imperiais britânicos não podiam fazer da defesa territorial o item de maior destaque nas questões militares da Grã-Bretanha. O pensamento naval dominante nos Estados Unidos da América, do qual Alfred T. Mahan seria figura proeminente, ajudou na grande mudança. A *blue water navy* devia ser reforçada nas considerações estratégicas britânicas, pois, como disse o Almirante John Fisher, a fronteira marítima da Grã-Bretanha eram as águas territoriais do inimigo. O grande segredo britânico era o controle das áreas marítimas, que incluiria o ataque ao comércio marítimo do inimigo pelas Esquadras poderosas, destruindo-o em ações regulares, sem lançar-se mão da guerra de corso, considerada por Mahan como uma concepção débil e ultrapassada. Pensava-se, obviamente, nas ações de superfície, considerando-se que as Esquadras não foram feitas apenas para se destruírem mutuamente¹¹.

A disputa "interdepartamental" das questões da guerra acirrar-se-ia entre 1888 e 1892, sendo o ponto de vista da Marinha que ela era o escudo protetor da Grã-Bretanha, e que o Exército era a lança ou o projétil a ser arremetido e dirigido por ela contra as linhas costeiras do inimigo. Para tanto, caberia ainda à Marinha começar a guerra de interesse da Grã-Bretanha, abatendo as forças navais adversárias, para tornar possível o transporte das forças de desembarque, por meio do controle prévio das áreas marítimas focais/críticas em questão. O movimento inverso, por parte do inimigo, te-

A fronteira marítima da Grã-Bretanha eram as águas territoriais do inimigo

Almirante John Fisher

ria que forçosamente passar pela *Royal Navy* (Esquadra do Canal, navios de defesa costeira, torpedeiros e mercantes armados), o que era considerado uma contingência fora de propósito pelo Almirantado. A questão era manter a *Britannia intacta*, como acontecia desde a invasão normanda de 1066. Nesse contexto, pensando no Exército, em 1901, o Almirantado definiu o controle de uma área marítima (então chamado domínio do mar) como sendo "a possibilidade de a Marinha trans-

portar, nas águas consideradas, uma grande expedição militar (tropas embarcadas) sem risco de perdas sérias"¹². Ou seja, as perdas deveriam ser aceitáveis, caso ocorressem. Pensando nesse problema da ameaça de invasão, muito presente nas considerações britânicas, estabeleceu-se o *two*

power standard para a *Royal Navy*, ou seja, o Poder Naval britânico deveria ser, no mínimo, duas vezes maior do que o rival que se lhe seguisse, o qual já fora a França, mas que no começo do século XX seria a Alemanha. O crescimento da Marinha Imperial alemã, e de sua força principal, a Esquadra de Alto Mar (*Hoch See Flotte*) obrigou os britânicos a tornarem a considerar seriamente o problema da invasão anfíbia, desta vez por uma força alemã.

No Brasil, predominou a doutrina britânica das operações conjuntas, com a cooperação entre almirantes e generais. Assim fora, por exemplo, na Confederação do Equador em 1824-25, com operações como o bloqueio do Recife e a invasão anfíbia que ali se deu, exclusivamente com pesso-

11. Cf. Semmel, Bernard. *Liberalism PRFV naval strategy: ideology, and sea power during the Pax Britannica*. Boston: Allen PRFV Unwin, 1986, p. 92-3.

12. Cf. Vagts, Alfred. Ob. cit., p. 404.

al de Marinha, concorrente com o cerco movido pelo Exército. Este, transportado pela Marinha Imperial até as Alagoas, ali fez desembarque administrativo, marchando a seguir até o objetivo estratégico final, que era a capital de Pernambuco. Na Guerra do Paraguai (1864-70), a partir do comando do Marquês de Caxias (outubro de 1866), a Esquadra passou às ordens daquele comandante-em-chefe, cessando as

operações conjuntas, em favor das operações combinadas. É curioso, de certa forma, que isso tenha ocorrido, porque na Guerra de Secessão (1861-65), com teatros de operações análogos aos da Guerra do Paraguai, onde os rios foram de grande importância para as manobras de terra, não faltando o transporte de tropas e operações de desem-

barque, o comando das forças navais foi independente do das forças terrestres.

Na Alemanha, entretanto, a Marinha crescia para agradar ao *Kaiser* Guilherme II, que lera a obra de Mahan e estava convencido de seu acerto. O Exército apenas aceitava por atenção ao imperante, ainda assim, *ex post facto*, ou seja, como um fato consumado. A ameaça à Grã-Bretanha era considerada a questão marítima principal. Entretanto, dava-se a preponderância do Exército, não sendo chamada a Marinha para cooperar, pois poucos acreditavam em operações mistas. A Marinha, no pensamento militar alemão dominante, deveria existir apenas para evitar a cooperação naval da Rússia com a França, uma vez que havia uma aliança militar entre aquelas potências, e a Rússia se in-

dustrializava principalmente com capitais franceses. Portanto, a expansão para o leste (*drang nach östen*) esbarraria na oposição da França, pondo em funcionamento o tratado de aliança militar, como de fato aconteceria em 1914. Na Alemanha, porém, não se acreditava na possibilidade de uma invasão de seu território, porque se tinha como certa a destruição da força invasora pelo Exército alemão na

defesa territorial. De fato, embora previstas no planejamento francês operações de desembarque na guerra de 1870, estas não aconteceram, e a Alemanha não teria seu território invadido desde 1815 até 1944, exceto por via aérea. A convicção geral antes de 1914 era de que os Exércitos combateriam os Exércitos, e as Marinhas comba-

A convicção geral antes de 1914 era de que os Exércitos combateriam os Exércitos, e as Marinhas combateriam as Marinhas, tipos de guerra mutuamente excludentes, incompatíveis. A guerra litorânea ofensiva (operações de desembarque) parecia fora de questão.

teriam as Marinhas, tipos de guerra mutuamente excludentes, incompatíveis. Daí não haver planos sérios para operações mistas, sem preocupações quanto às estruturas de comando próprias delas, fossem conjuntas ou combinadas. A guerra litorânea ofensiva (operações de desembarque) parecia fora de questão.

O desenvolvimento dos armamentos, especialmente dos grandes canhões navais, vitoriosos na batalha de Tsushima (1905) durante a Guerra Russo-Japonesa, trouxe combustível para outra discussão: como ficavam, então, os navios em face das fortalezas costeiras? Esse combate teria resultados previsíveis? Uma fórmula francesa já antiga, favorável aos defensores do litoral, dizia que "*un cannon à terre vaut deux ou dix sur mer*" ("um canhão em terra

vale por dois ou dez no mar”). O Almirante Nelson dissera que “any sailor who attacked a fort was a fool” (“qualquer marinheiro que atacasse um forte era um louco”). Isso tudo mudou com o advento dos grandes encouraçados, verdadeiras fortalezas flutuantes, com baterias homogêneas de 12, 14, 15, 16 e até 18 polegadas (este último calibre era o caso dos cruzadores-de-batalha da classe *Furious*, construídos para o Projeto do Báltico, do Almirante Fisher, na Grande Guerra, destinados ao amaciamento das posições alemãs, para o desembarque das forças russas). Nesta questão, a fortaleza costeira tinha as vantagens da estabilidade, da proteção e da resistência, podendo seus artilheiros refugiarem-se num momento de alta pressão, retomando seus canhões

a seguir; os canhões navais, porém, podiam ter superior alcance em certas circunstâncias, os navios tinham grossas couraças, às vezes com proteção superior à dos fortes, e mobilidade para buscarem, sempre, a melhor posição de ataque, ou, eventualmente, a retirada. Coube a Churchill, o homem-chave na decisão da Campanha dos Dardanelos (1915), onde esse duelo terrível seria travado, a conclusão sensata, registrada por Sir Ian Hamilton, o comandante britânico das forças de terra naquela campanha: “No general or absolute rule can be laid down about fighting between ships and forts. It depends on the ship, it depends on the fort”¹³ (Nenhuma regra geral ou absoluta pode ser estabelecida

acerca da luta entre navios e fortes. Depende do navio e do forte”).

A PRIMEIRA GUERRA MUNDIAL (1914-18)

A cooperação Exército-Marinha estava amortecida às vésperas da Grande Guerra, uma vez que as grandes potências não estavam empenhadas em todas as possibilidades da guerra litorânea. Inexistiam, pois, preparativos organizacionais para operações mistas.

No Extremo Oriente, havia poucos anos, a Rússia insistira na unidade de comando, e dera ao Almirante Grão-Duque Alexeiev o comando-em-chefe de todas as forças militares daquela região, com autoridade sobre as forças do Exército,

então ali comandadas pelo general Kuropatkin. A dúvida que se punha para os russos era sobre a natureza da guerra que lutavam: seria continental ou litorânea? O inimigo – o Japão – era uma potência marítima, com desenvolvido poder terrestre, disposto a conquistas continentais. Haveria, para os russos, a imperiosa necessidade de uma cooperação adequada entre o Exército e a Marinha, considerando objetivos estratégicos que, evidentemente, seriam comuns, pois seriam inevitáveis operações anfíbias a serem realizadas pelo inimigo, uma vez que havia descontinuidade geográfica, pois entre o Japão metropolitano e os objetivos em questão (expansão para o Sudeste Asiático) estava

13. *Apud* Vagts, Alfred, Ob. cit., p. 520.

o mar. Apesar disso, a visão estratégica russa das operações não foi muito acurada, pois não se fez adequadamente a defesa terrestre de Porto Artur, a partir da Península de Liaotung, não se conseguindo impedir o desembarque japonês, ao mesmo tempo que a Esquadra russa ali baseada tornou-se inoperante em face da minagem realizada pela Marinha Imperial nipônica. O que aconteceu é que o comando naval russo, erroneamente, supôs que a Esquadra de Porto Artur seria imbatível e faria

sozinha a defesa da área marítima contígua, tornando impossível a invasão anfíbia japonesa da Coreia, que acabou se realizando, e a base naval foi atacada por forças terrestres inimigas poderosas. Já os japoneses, sob a autoridade incontestável

do Imperador, consideravam Marinha e Exército um conjunto militar destinado a alcançar objetivos estratégicos comuns, devendo, pois, concorrer na melhor cooperação possível, o que aconteceu efetivamente.

O exemplo da **Guerra Russo-Japonesa**, porém, só fora visto, preferencialmente, pelas potências militares ocidentais do ponto de vista dos resultados táticos: a questão da vulnerabilidade dos formidáveis encouraçados quando sob pressão dos grandes canhões navais, em concentração de tiro. Daí resultou o *Dreadnought*, de 1906, proposto por Lord Fisher, trazendo uma verdadeira revolução nos meios navais. Os navios-de-linha seriam classificados em *dreadnoughts* e *pré-dreadnoughts*, chegando, a partir de 1915, os super-

dreadnoughts, enquanto o nome original tornava-se substantivo comum. Isso trouxe a ilusão das possibilidades dos navios contra as posições costeiras defendidas, pois jamais se concentrara, antes, tanto poder de fogo num mesmo navio. O resultado prático foi a desconsideração da infantaria enquanto força imprescindível para a conquista de posições litorâneas.

Mais uma vez, começada a guerra em 1914, havia uma certeza: Marinhas combateriam Marinhas; Exércitos combateriam Exércitos.

O resultado prático da construção dos *dreadnought* foi a desconsideração da infantaria enquanto força imprescindível para a conquista de posições litorâneas

Aos britânicos coube um planejamento estratégico particular, e de certa forma espartoso. Prevaleceu a estratégia continental, que Churchill aceitara, o que foi importante em sua nomeação para o cargo de Primeiro

Lorde do Almirantado, para tornar tal decisão mais palatável para a *Royal Navy*. Mais tarde, passados alguns meses do início da Grande Guerra, Churchill voltaria sua fidelidade para a estratégia marítima, insistindo na campanha dos Dardanelos, em que haveria grandes equívocos. Com tais premissas de guerra continental, os projetos anfíbios estavam descartados em 1914, assim como estavam enfraquecidos outros aspectos da guerra litorânea, como as operações de minagem. Quanto a estas últimas, não havia definições precisas a respeito, e os britânicos possuíam poucas minas, e de escasso valor. A propósito das contramedidas de minagem, especificamente navios-varredores, também a Marinha Real estava despreparada, como se veria nos Dardanelos, em 1915¹⁴. A luta princi-

14. Cf. Roskill, S. W. *The strategy of sea power, its development and application*. London: Collins, 1962, p. 108-9.

pal seria, portanto, no continente, reproduzindo a estratégia da Quarta Grande Coligação contra Napoleão, que terminou na batalha de Waterloo, depois da vitória anterior em Leipzig. Só que, àquela época, as pretensões navais da França estavam derubadas pela vitória britânica de Nelson em Trafalgar, em 1805. Não mais se realizaria o Grande Projeto de Napoleão. Em 1914, porém, a Alemanha começava a guerra com o Plano Schlieffen, movendo suas divisões contra a França, através da Bélgica, mas dispondo da segunda maior Marinha do mundo, embora metade da britânica, operando como "esquadra em potência", no Mar do Norte. Entretanto, o Conselho de Guerra de Londres organizou uma força expedicionária, a *British Expeditionary Force* – BEF, e fê-la cruzar o Canal da Mancha para um desembarque administrativo na França, onde foi considerada elemento fundamental de defesa do território já invadido, ao lado das forças belgas e francesas. Quanto à estratégia marítima, a Grã-Bretanha basicamente limitou-se ao bloqueio à distância das forças navais inimigas.

O primeiro problema que se punha para a *Royal Navy* era o da proteção de uma força terrestre em seu deslocamento para áreas costeiras, o que consiste numa das funções estratégicas de importância para uma força naval. Na essência, o problema é o mesmo que proteger o tráfego marítimo. Há, porém, diferenças fundamentais, a partir do tratamento dado pelo inimigo a navios mercantes (regulamentos internacionais) e a transportes de guerra, considerados objetivos táticos absolutamente livres. Além disso, o tráfego marítimo mercante tem que ser mantido permanentemente, enquanto o transporte de tropas pode esperar pela ocasião estrategicamente mais conveniente. Se ocorrer o afundamento de navios-transporte de

tropas sob escolta, abala-se a confiança do Exército na Marinha, o que às vezes é de pouca relevância no caso de um comboio mercante. A condição essencial ao transporte de tropas é que se deve ter, previamente, um bom grau de controle da área marítima a ser atravessada, sendo extremamente perigoso cruzar áreas próximas a forças hostis em operação.

Na Grande Guerra, porém, a situação da Grã-Bretanha era confortável para o transporte de tropas, porque a *Grand Fleet* estava atravessada no rumo necessário da *Hoch See Flotte*. No caso da travessia do continente canadense, a *Grand Fleet* ficou ao largo da Costa Norte da Escócia; na retirada das guarnições do Oriente e na travessia do Oceano Índico, para o Oriente Médio, das tropas ANZAC (*Australian New Zealander Army Corps*), o teatro marítimo era tão longe da Alemanha que a existência da Grande Esquadra britânica no bloqueio do Mar do Norte já dava cobertura suficiente para tais operações (cobertura à distância). No caso do transporte da BEF pela Mancha foi diferente, por causa da proximidade da Esquadra de Alto-Mar alemã. Apesar disso, a pequena distância era fator de segurança: se navios hostis se aproximassem, seria dada a parte de contacto, e os navios-transporte poderiam safar-se, demandando águas protegidas (cobertura aérea baseada em terra, defesa costeira móvel e fixa), aguardando ocasião propícia para o prosseguimento da viagem. Mas, na verdade, a Esquadra de Alto Mar não se esforçou para interferir nessa operação.

No começo da guerra, havia preconceito quanto à escolta próxima. Acreditava-se exageradamente no valor da cobertura à distância, dada por forças bem dispostas estrategicamente¹⁵. Além disso, não havia disponibilidade de escolta suficiente para

15. Cf. Creswell, John, *Naval warfare*. 2 ed. Brooklin: Chemical Publishing Company, 1942, p. 192-3.

resguardar a navegação contra qualquer ataque. Entretanto, os governos do Canadá, da Austrália e da Nova Zelândia exigiram escolta para o transporte de seus contingentes. No caso do ANZAC, modificou-se o esquema de cobertura desse transporte marítimo, por causa da possibilidade de interferência do esquadrão de Von Spee (que deixara as águas da China rumo ao Atlântico, passando pelo Cabo Horn), ou dos cruzadores corsários *Emden* e *Königsberg*, este baseado no litoral Índico da África. Esse esquema de cobertura à distância foi posto de lado em favor da escolta próxima (cobertura tática).

A ameaça submarina crescente inibiu a navegação comercial e o transporte de tropas. A *Royal Navy* reconheceu a necessidade de dar escolta direta aos navios-transporte, muito embora em 1915-16 se julgasse incapaz de escoltar o grosso da navegação mercante. Até mesmo para os comboios da Escandinávia havia dificuldade de provimento de escolta, pois os navios britânicos não podiam permanecer continuamente no mar.

A situação mais perigosa era a do ataque concentrado do inimigo com sua força principal, o que seria o caso da tentativa que resultou na **Batalha da Jutlândia**, em 1916 (99 navios alemães contra 151 navios britânicos). As maneiras de interceptar-se um ataque davam-se apenas em dois pontos: ou junto à base, ou nas proximidades da expedição militar (ou do comboio mercante). Como o bloqueio próximo (*close blockade*) foi se tornando cada vez mais difícil (meios aéreos, defesa costeira, concepção estratégica da Esquadra-fortaleza¹⁶, etc...), punha-se a questão da proteção do

comboio ou da expedição militar. Antigamente, havia preconceito quanto à cobertura do comboio pela Esquadra, porque esta deveria estar taticamente livre para combater. Mas quando a Esquadra assumiu a cobertura tática, ainda no tempo da vela, era mais fácil do que na era do vapor, porque o ataque só poderia vir de barlavento. Com o vapor, e antes que os sensores modernos fossem desenvolvidos, achava-se preferível atacar o inimigo antes de a expedição fazer-se ao mar, do que defender-se de um ataque concentrado junto ao comboio. Se o ataque esperado fosse disperso, seria melhor proteger o comboio com todos os recursos disponíveis de escolta¹⁷. Também se tinha como imprescindível o emprego de encouraçados na cobertura dos comboios, dada a possibilidade de um ataque por cruzadores-de-batalha inimigos, havendo ainda necessidade de escolta para esses navios capitais, como proteção anti-submarina e antiaérea, além das tarefas de esclarecimento e proteção noturna (ainda considerada como recomendável pelos meios numerosos, rápidos e "invisíveis" indicados pela concepção estratégica da *Jeune École*).

O segundo problema posto para a *Royal Navy*, quando a natureza da guerra que se travava começou a assumir contornos ofensivos litorâneos (e não apenas estritamente navais ou continentais) com a possibilidade de operações mistas, era a questão da estrutura do comando. Dificilmente é possível o desembarque de tropas em território hostil sem o controle da área marítima adjacente ao objetivo estratégico, obtido ele por batalha naval ou pelo emprego de forças de cobertura. Isso inclui a supe-

16. Sobre esta concepção, considerada tipicamente russa, em contraposição à Esquadra em potência, tida como tipicamente britânica, ver: Mahan, Alfred Thayer. *Naval strategy: compared and contrasted with the principles and practice of military operations on land*. Boston: Little, Brown and Company, 1915, p. 385 s.

17. Cf. Creswell, John. Ob. cit., p. 197.

rioridade aérea e a defesa anti-submarina. Esta é uma condição prévia. Mas a operação em si, sendo litorânea e anfíbia, é, na verdade, uma cooperação de forças mistas, que exige harmonia entre os respectivos comandantes, que trabalham para um fim comum e devem ter, ainda, simpatia mútua. Nesses casos, a doutrina britânica estabeleceu a responsabilidade conjunta. Dar-se o comando supremo das operações a um oficial de um dos serviços pode fazer com que o desempenho dos demais serviços caia, porque nunca alguém conhece a contento o trabalho profissional dos demais serviços¹⁸. Por vezes, entretanto, é forçoso reconhecer

que, durante uma fase particular das operações, há a predominância de um dos serviços (que exerce o papel principal naquele momento). Daí os americanos terem introduzido mais tarde o "princípio da capacitação predominante" (*principle of paramount capability*), o que nem sempre os britânicos consideraram necessário, confiando no bom-senso dos comandantes¹⁹. Passaram a ser, pois, as bases da doutrina britânica para as operações mistas: o controle da área marítima e a igualdade de responsabilidade entre os comandantes dos serviços militares (de mar, de terra e do ar).

O caso mais dramático da Grande Guerra, de operações litorâneas ofensivas, foi o da campanha dos Dardanelos, em 1915. Fora ela, a Marinha apenas esteve envolvida basicamente em guerra no mar, além

de outras operações junto ao litoral como minagem, defesa costeira, etc... e as incursões anfíbias em Zeebrugge e Ostende, em 1918.

A CAMPANHA DOS DARDANELOS

Com a ação nos Dardanelos, em 1915, pretendia-se tirar a Turquia da guerra com uma poderosa demonstração de força naval frente a Constantinopla. O estreito tornou-se, assim, um objetivo intermediário, que deveria ser dominado pelo emprego de uma força naval suficientemente poderosa, composta de encouraçados pré-*dreadnoughts*, que não tinham mais em-

prego contra a Esquadra de Alto-Mar, aproveitando-se-lhes o formidável poder de fogo contra as posições fortificadas terrestres (fortes e baterias), quer à entrada, quer às margens do Estreito de Dardanelos. Pouco se sabia, na verdade, do valor comparativo entre

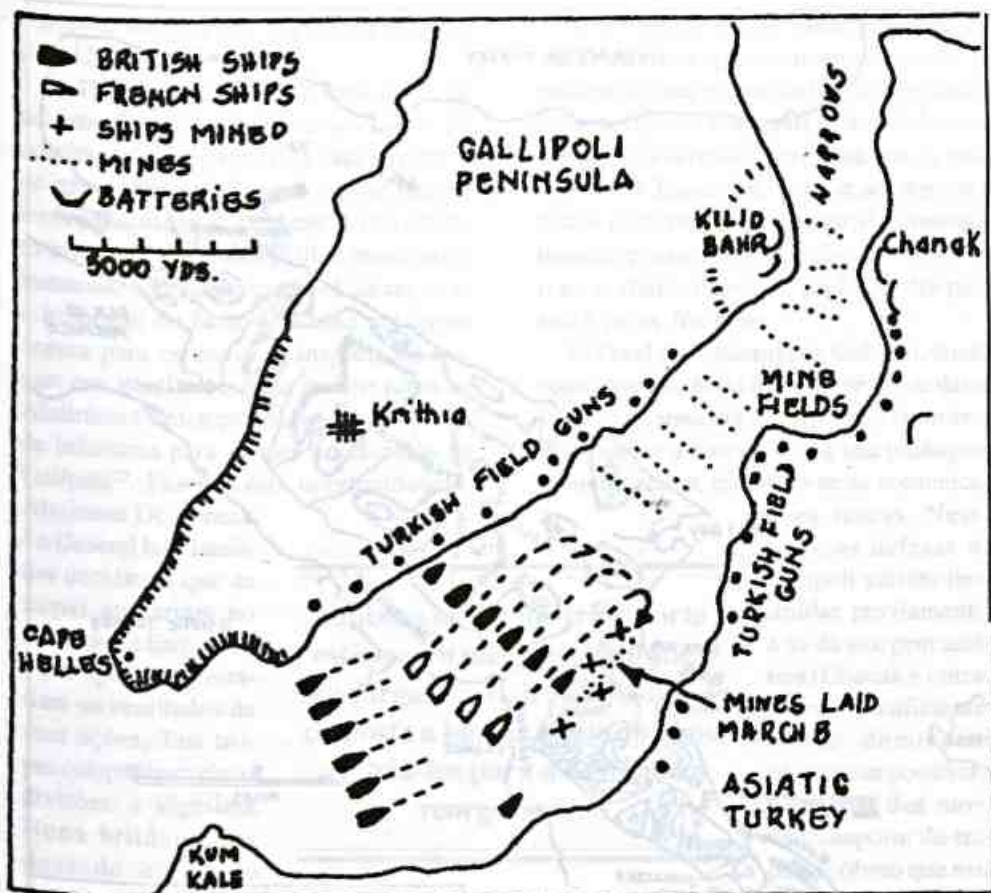
fortes e navios nas condições modernas. Esperava-se que as defesas seriam dominadas pela progressiva redução dos fortes. A certa altura, porém, para ajudar eficazmente na destruição dos fortes, mandou-se para o Mar Egeu o super-*dreadnought* *Queen Elizabeth*, recém-chegado das experiências de máquinas no Caribe. Tal decisão foi um dos fatores que levaram à demissão de *Lord Fisher*, inconformado que ficou com o que lhe parecia um errôneo emprego do Poder Naval na campanha em causa.

De 19 de fevereiro a 18 de março de 1915, as ações navais foram bem-sucedidas, até

De 19 de fevereiro a 18 de março de 1915, as ações navais foram bem-sucedidas, até que três encouraçados foram a pique por colidirem com minas de contacto na entrada dos Dardanelos

18. Idem, p. 199-200

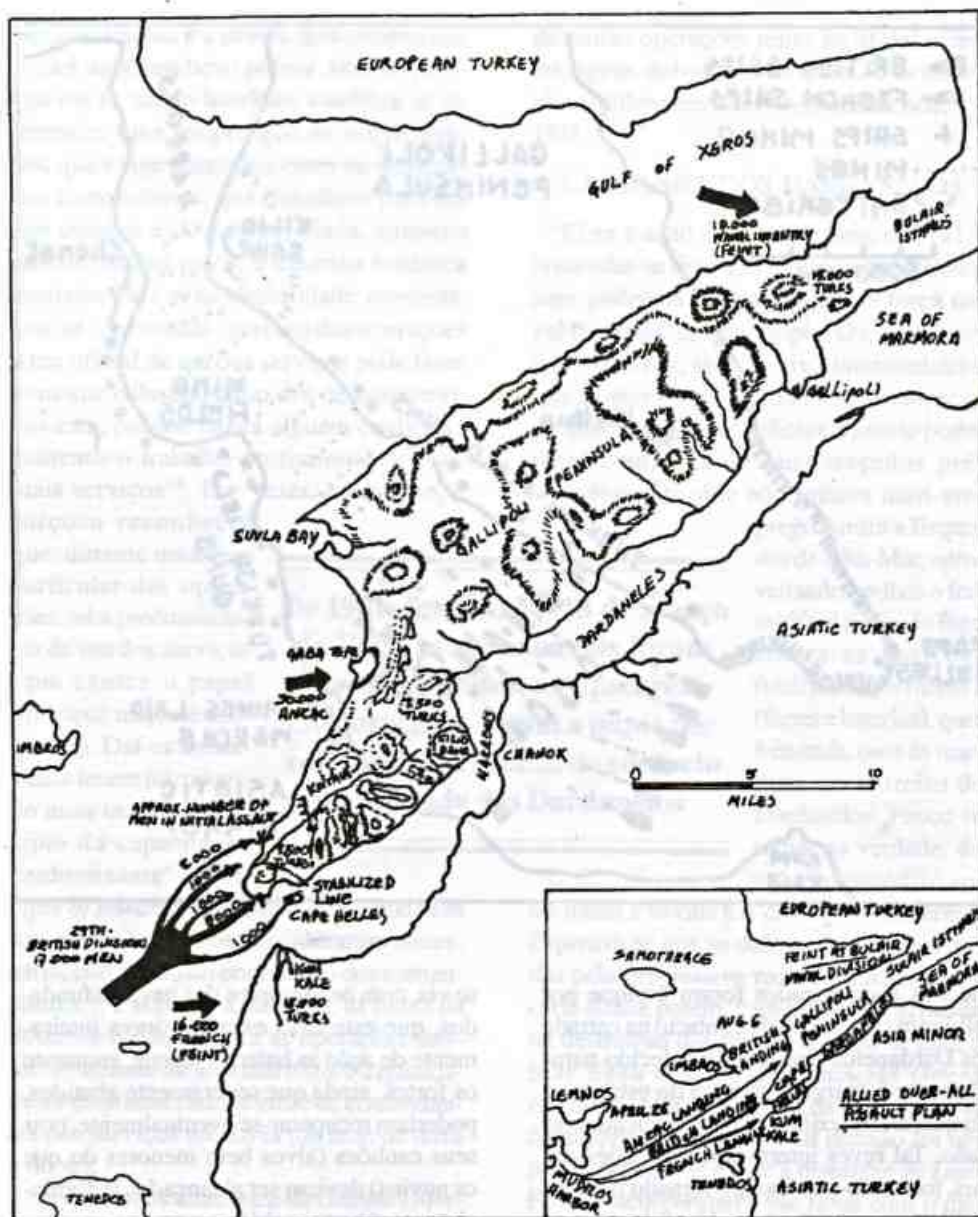
19. Cf. Creswell, John. *Generals and admirals: the story of amphibious command*. London: Longmans, Green and Co., 1952, p. 160.



que três encouraçados foram a pique por colidirem com minas de contacto na entrada dos Dardanelos (campo estabelecido paralelamente à margem asiática do estreito) e um quarto (*Inflexible*) ficou seriamente avariado. Tal revés interrompeu as ações navais, tornando-se o campo minado o maior problema a considerar-se. Varrê-lo, porém, dependia de calarem-se as baterias de terra, muito especialmente a artilharia de campanha à margem asiática do estreito.

Na questão que se punha entre os navios e os fortes, via-se que era possível concentrar navios, enquanto isso era impossível para as posições fortificadas. Também

se via, com os exemplos dos navios afundados, que este caso extremo tirava inteiramente de ação as baterias navais, enquanto os fortes, ainda que severamente abatidos, poderiam recuperar-se eventualmente, pois seus canhões (alvos bem menores do que os navios) deviam ser alcançados individualmente. Outro problema que se tinha que considerar era o do suprimento, principalmente munição. Se a Esquadra obtivesse o controle da área marítima contígua e de seus acessos, garantiria para si a possibilidade de receber os suprimentos necessários, o que nem sempre seria o caso dos fortes. Nos Dardanelos, o controle das águas criti-



cas poderia dificultar ou mesmo impedir o suprimento dos fortes europeus, mas não impediria a ação dos fortes asiáticos, o que, em si, já traz dúvidas sobre o efetivo controle da área marítima considerada, enquanto estes últimos fortes não fossem também re-

duzidos, e os demais obstáculos à passagem da Esquadra (minas), eliminados. Isso se pode afirmar porque o apoio logístico de Galípoli, vindo da região de Constantinopla, não dependia do Istmo de Bulair, mas provinha pelos caminhos da Ásia Menor até os

Narrows, donde passava para a península (Kilid Bahr) por *ferry boats*.

A 11 de março, uma semana antes do desastre das minas, o Primeiro Lorde do Almirantado (Churchill) já fora advertido de que, nas condições em que se encontrava a Esquadra, o forçamento do estreito acarretaria pesadas perdas materiais e humanas, não sendo possível alcançar-se o propósito de fazer dele uma passagem segura para os navios-transporte de tropas; era, pois, necessário insistir junto ao Almirante Carden para solicitar o emprego de infantaria para ocupar a Península de Galípoli²⁰. Passada esta oportunidade, o

Almirante De Robeck e o General Ian Hamilton decidiram que as tropas ajudariam no trabalho da Esquadra, e não apenas explorariam os resultados de suas ações. Tais tropas compunham cinco divisões: a Vigésima Nona britânica, as duas do corpo de Exército ANZAC (neo-

zelandesa e australiana), a *Royal Naval Division* (fuzileiros) e uma divisão francesa. Assim, a atenção da Esquadra desviou-se do forçamento dos *Narrows* para o apoio ao desembarque. Embora os navios-transporte estivessem nas proximidades, sua carga estava irregularmente disposta a bordo, o que obrigou a enviá-los para o Egito para reorganização (desembarque e reembarque do material). Isso mostra o quanto se tinha em pouca conta a possibilidade e a necessidade do desembarque anfíbio. O atraso foi inevitável.

O problema seguinte foi a escolha do local do desembarque:

a) O Istmo de Bulair tinha poderosas linhas de defesa, que interrompiam o movimento em terra, e eram fortemente estabelecidas no flanco marítimo. Além disso, um ataque aí não resolvia o problema da passagem da Esquadra, porque as posições turcas eram providas por mar, de Constantinopla, e essas comunicações somente seriam cortadas depois que a Esquadra passasse pelos *Narrows*.

b) O sul da Península de Galípoli, tendo como objetivo Kilid Bahr. A conquista dessa fortaleza garantiria uma posição favorável para apoiar a Esquadra em sua passagem pelos *Narrows*, cortando-se as comunica-

ções turcas. Neste caso, as defesas de Galípoli seriam destruídas previamente, e as da margem asiática (Chanak e outras baterias), suficientemente dominadas para tornar possível a passagem dos navios-transporte de tropas. É óbvio que esta última condição seria

essencial, e realizá-la não era uma tarefa fácil nem certa, dada a facilidade de suprimento pela Ásia Menor, cujo flanco, pela margem oriental do Mar Egeu, permanecia em mãos turcas (salvo a demonstração da divisão francesa de 16 mil homens nas proximidades de Kum Kale, operando ali por 36 horas, e fixando cerca de 15 mil turcos).

c) Considerando Constantinopla como objetivo final, e sabendo-se estar ali a fonte do apoio logístico turco para a defesa dos Dardanelos, houve quem defendesse o ataque terrestre contra aquela capital, tida, ela mesma, como a chave para o controle do estreito, e não o contrário. Esta era

Embora os navios-transporte estivessem nas proximidades, sua carga estava irregularmente disposta a bordo, o que obrigou a enviá-los para o Egito para reorganização

20. Cf. Thomazi, A. *La guerre navale aux Dardanelles*. Paris: Payot, 1927, p. 70.

a posição do General d'Amade, comandante do corpo francês. Sua proposta era alcançar Constantinopla por um desembarque na Ásia Menor, a partir da Ilha de Mitilene (extremo oriental do Mar Mediterrâneo), dali para o Golfo de Adramiti, o porto de Smirna, Balikessir, Panderna, Brusa e Ismidt²¹. Tal idéia era apoiada por importantes chefes militares, como o General Birdwood (corpo australiano) e os Almirantes Wemyss e Guépratte, que achavam que um desembarque na Ásia Menor desviaria a artilharia de campanha da margem dos Dardanelos, tornando possível à Esquadra varrer o campo minado. Os outros generais discordavam, achando que o corpo expedicionário deveria combater ligado à força naval, para permitir-lhe passar os Dardanelos e chegar a Constantinopla. Além disso, argumentava-se, a costa européia, com o *plateau* de Kilid Bahr, dominava geograficamente o estreito, enquanto isso não acontecia com a margem asiática. E, *last but not least*, Lord Kitchener desaconselhara a costa asiática. O local escolhido para o desembarque da 29ª Divisão (17 mil homens) foi o Cabo Helles.

d) Em Gaba Tepe, cerca de 20 milhas ao norte da ponta da península (Cabo Helles), desembarcariam as divisões ANZAC (30 mil homens). Avançando através da península (largura nessa parte inferior a 5 milhas), evitariam que os turcos mandassem reforços para as áreas principais de Kilid Bahr e Krithia. Esperava-se, assim, que em poucos dias a Esquadra poderia forçar os *Narrows*.

A 25 de abril começou o desembarque. Após algumas vagas, o corpo principal ANZAC estava em terra às 6 horas. Essa praia, chamada Z ou ANZAC, era pequena e diretamente dominada pela falésia, junto a Gaba Tepe.

Ao sul, deu-se o desembarque principal pela 29ª Divisão nas praias X, W, V, após bombardeio preliminar pelos navios de apoio; S e Y protegeriam os flancos. Isso só foi possível fazer-se já com dia claro, para propiciar o tiro. Essas praias eram mais bem defendidas do que a Z (ANZAC), com metralhadoras, arame farpado em terra e no mar, e minas enterradas. Por isso, o bombardeio prévio era necessário. Na praia V, a mais bem defendida, os Aliados usaram o ex-carvoeiro *River Clyde*, convertido em navio de desembarque, com portas rebatíveis à proa. Enquanto os canhões navais os castigava, os defensores calavam-se, protegidos; quando cessava o bombardeio, vinham à carga com suas metralhadoras, causando uma grande matança, sendo necessário interromper o desembarque durante o dia. Em W, apesar da oposição severa, a força conseguiu desembarcar. Em X e S, o êxito foi completo. Em X, o apoio de fogo foi particularmente eficaz, sendo que o encouraçado *Implacable* atirou em alvos a 450 jardas. Na praia Y, 2 milhas ao norte de X, 2.000 homens desembarcaram sem qualquer oposição, e estabeleceram-se em terreno elevado. Não se aproveitou, porém, essa posição favorável. Por falta de comunicações, o comandante de Y reembarcou às 04:00h do dia 26, após ter revidado um ataque turco.

Além da demonstração já referida em Kum Kale, fez-se uma diversão no Golfo de Saros, em frente ao Istmo de Bulair, no dia 25, com a Real Divisão de Fuzileiros Navais (*Royal Naval Division*), de 10 mil homens, retendo-se ali duas divisões turcas (15 mil homens), enquanto as demais tropas aliadas estavam sob pressão no Cabo Helles e adjacências (praias do sul). Após verificar que não havia perigo na área de

21. Cf. Thomazi, A. Ob. cit., p. 95.

Saros (águas rasas), o general alemão Liman von Sanders decidiu mover suas tropas no dia seguinte, 26, para a área de batalha.

Ao anoitecer **do dia 26**, o Exército estava firmemente em terra, apesar das perdas, e preparava-se para avançar em direção a Kilid Bahr, exceto o contingente ANZAC, a quem caberia conquistar a retaguarda do inimigo e impedir sua retirada para Kilid Bahr. Diante da obstinada resistência turca, o avanço não se fez, apesar do apoio de fogo da Esquadra. Assim, a passagem dos *Narrows* foi sendo postergada.

A 8 de maio, chegou-se a um impasse.

A frente de combate não chegara a Krithia, e estava a menos da metade de seu caminho para o objetivo final. Reforços eram necessários, e via-se que as principais causas do fracasso eram a demora nas operações e a falta de

tropas. Se o desembarque tivesse começado um mês antes, haveria pouca dúvida sobre o êxito. Mas, entre 18 de março (afundamento dos encouraçados no campo minado) e 25 de abril (início do desembarque), os turcos dobraram os efetivos e desenvolveram suas defesas com a assistência alemã. **Em 25 de abril**, as tropas aliadas já eram insuficientes. Além da intransigente defesa dos turcos, os Aliados não souberam explorar o êxito da praia Y.

A 25 de maio, enquanto se dava o impasse em terra, um submarino alemão apareceu ao largo dos Dardanelos e afundou dois encouraçados em 48 horas. O efeito moral foi danoso sobre os Aliados, embora aqueles velhos navios fossem depois substituídos por outros. Mas, durante algum tempo, todos os encouraçados retiraram-se para Mudros e Kefalo, o que desencorajou o pessoal do Exército, que já

sofria com o calor e disenteria. O apoio de fogo, porém, não cessou, pois foi dado por outros tipos de navios, como cruzadores, além de monitores novos, que dispunham de dois canhões de grosso calibre.

No começo de agosto, chegaram reforços de 3 divisões, seguidas pouco depois de mais duas. Como não havia espaço nas praias ao sul de Krithia, desembarcaram duas na Baía de Suvla e uma em Gaba Tepe (praia ANZAC). Elas deveriam cruzar a península até o litoral oposto à Ponta Nagara, de modo a dominarem os *Narrows* e cortar a retirada dos turcos que não houvessem

atravessado para a Ásia Menor.

Na tarde de **6 de agosto**, começou a batalha na área sul, logo seguida pelo ataque da força ANZAC com apoio de fogo de monitores, velhos cruzadores e outros navios.

Durante a noite, 10 mil homens desembarcaram na altura de Suvla: um terço na baía, e o restante a sudeste da Ponta Nibrunesi. Houve excessiva demora no movimento de ataque a partir dessa nova posição, e os turcos organizaram inteiramente a resistência, não sendo possível assistir o movimento ofensivo da tropa ANZAC, que era essencial para vencer o inimigo. Chegou-se, mais uma vez, ao impasse.

Durante todo o outono, o Exército manteve suas posições, mas não fez nenhuma tentativa de avanço. Diante dessa situação, novamente se considerou a possibilidade de forçar-se o Estreito de Dardanelos apenas com uma ação naval. Graças à experiência de bombardeio durante meses, muitos oficiais de Marinha acharam que a operação poderia ter êxito. Nem todos, porém, pensavam assim. Londres não

A 25 de maio, enquanto se dava o impasse em terra, um submarino alemão apareceu ao largo dos Dardanelos e afundou dois encouraçados em 48 horas

acreditava suficientemente nessa possibilidade, e o pessoal do Exército britânico queria maior quantidade de tropas na França, propondo o abandono dos Dardanelos.

A operação de retirada foi perfeita, com planejamento cuidadoso, completa cooperação entre as forças de mar e de terra, e prontidão na execução, em face dos grandes riscos: **em dezembro**, ANZAC e Suvla; **em janeiro**, o sul da península. Apenas um homem – um marinheiro – se perdeu na evacuação, num acidente. Evidentemente, os turcos se aliviaram com a evacuação das forças aliadas, não se opondo a ela.

Note-se que, embora os Aliados contassem com o emprego de aeronaves, o poder aéreo do inimigo era praticamente inexistente. No futuro, isso deveria ser levado em conta, caso uma expedição naval se aproximasse de território inimigo servido por aviação. Haveria necessidade de superioridade aérea também.

É inegável que havia bom espírito de cooperação Marinha/Exército, a começar

pelos chefes. Muitas, entretanto, foram as razões do enorme fracasso. A principal delas foi, certamente, de caráter conceitual, ao pretender-se uma operação litorânea ofensiva para conquista de posições marginais, sem a participação imprescindível da infantaria. Jamais a Esquadra passaria pelos Dardanelos sem a conquista das margens do estreito, como se viu. E mesmo que passasse, os navios-transporte de tropas não poderiam fazê-lo em segurança. Ainda no caso de Constantinopla, era completamente incerta a submissão daquela capital a uma simples demonstração naval. Por tudo isso, pode-se crer que o fracasso não foi devido à estrutura de comando em operação conjunta, mas às indefinições e erros de avaliação do Gabinete de Guerra inglês, apegado à idéia de guerra continental. No teatro de operações, os atrasos, a falta de informações, a vacilação do comando e o adiamento do emprego da infantaria disponível (mal organizada) foram algumas das causas do fracasso. (CONTINUA)

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / Guerra anfíbia; Operações conjuntas; Operações combinadas; Operações anfíbias; Comando;

**O maior sinal da derrota é quando
já não se crê na vitória**

R. Montecucoli

TERCEIRIZAÇÃO EM INFORMÁTICA¹

ZAMITH FRANÇA NETO²
Primeiro-Tenente (RNR)

ORIGEM E CONCEITOS BÁSICOS³

Hoje, as organizações estão concentrando seus esforços nas atividades essenciais e também conscientizando-se quanto ao valor da informação, que na atualidade é um importante ativo na organização.

Reconhecemos a importância da informação e a dificuldade de ser auto-suficiente nessa área. Terceirizar em Informática traz grandes benefícios, como acesso a novos recursos humanos e tecnológicos, transparência no estabelecimento de prioridades, maior visibilidade dos custos, controle claro e objetivo de cronogramas, objetividade nas negociações de prazos e custos.

Com isto, as informações disponíveis ganham em agilidade e eficácia.

Como toda grande mudança a ser implementada, a terceirização em Informática tem seus riscos: os resultados podem não corresponder ao esperado e os custos podem ficar além do previsto. Colocar a Informática nas mãos de terceiros deixa a empresa numa posição de depender de parceiros pouco comprometidos com suas prioridades. A terceirização em Informática é complexa e difere da terceirização de serviços como limpeza e vigilância. Descobrir essas diferenças tarde demais, em consequência dos erros cometidos pode trazer grandes transtornos.

1. De uma palestra realizada pelo autor em 1996. Trabalho recebido pela RMB em fevereiro de 1997.

2. O autor é oficial de Marinha da Reserva não Remunerada. Atualmente é professor da Escola Técnica Federal do Espírito Santo (UNED Colatina), da Fundação Gildásio Amado, pesquisador na Universidade Federal do Espírito Santo e consultor de Telemática.

3. Veja os apêndices no final do artigo.

A terceirização como um geral não é novidade; já durante a Segunda Guerra Mundial ela se consolidou, pois para aumentar a produção de guerra teve que se buscar externamente empresas ou pessoas.

No Brasil, essa terceirização se sentiu mais intensamente junto à indústria automobilística, principalmente no setor de autopeças, com centenas de fornecedores principalmente no mercado local. Este é um fato importante que a terceirização gerou: o nascimento e crescimento de muitas indústrias.

Um serviço que há muitos anos vem sendo terceirizado é a contabilização: praticamente todos nós, pelo menos a grande maioria, lançamos mão de um escritório de contabilidade. Escritório de advocacia é outro caso.

Como pode ser observado, o conceito de terceirização em si não é novidade, mas nos últimos anos observamos um movimento muito grande em direção à terceirização dos mais diversos serviços. Este fenômeno ocorre em âmbito mundial e é causado pela grande mudança estrutural no ambiente de negócios (globalização).

No caso de terceirização, em meados de 1960 ela começou a dar seus primeiros passos com a EDS, mas só tomou força mesmo ao final de 1980. No Brasil, foi apenas recentemente que empresas, principalmente as que possuíam grandes CPDs, começaram a contratar e buscar serviços externos para esta atividade.

POR QUE TERCEIRIZAR?

Terceirizamos alguma atividade porque não compensa fazê-la internamente e, tam-

bém, pelo fato real de que não há como ser bom em tudo. As empresas se vêem agora diante de uma situação em que uma mínima parcela de custos adicionais pode ser a diferença entre bons e maus resultados. Há, com isso, uma crescente preocupação com a eficiência operacional. As empresas começaram a reduzir suas estruturas, iniciando o processo conhecido como *downsizing*.

Houve também uma reavaliação da complexidade organizacional da empresa, responsável pela falta de agilidade e pouca

sensibilidade quanto às necessidades do mercado. As decisões devem ser ágeis o suficiente para responder rapidamente às constantes mudanças no meio ambiente onde a empresa opera.

Como resultado da combinação das pressões de custo e qualidade, as empresas começaram a transferir para terceiros tudo aquilo que não fazia parte da atividade-fim do seu negócio.

Os efeitos da terceirização são os seguintes: substituição de custos fixos por custos variáveis; redução de custos via ganhos de escala; e agilidade resultante de estruturas mais leves.

CANDIDATOS À TERCEIRIZAÇÃO

São candidatas naturais à terceirização as atividades que possam ser transferidas a terceiros, sem que haja necessidade de um cuidadoso processo de planejamento; que estejam diretamente associadas àquilo que realmente diferencia a empresa ou seu produto em relação à concorrência; que justifiquem a manutenção de uma equipe própria.

Na terceirização, uma mínima parcela de custos adicionais pode ser a diferença entre bons e maus resultados

Isso não quer dizer que todas as atividades que apresentem tais características devam ser automaticamente terceirizadas, mas sim que, sempre que se observar atividades nesta situação, será o caso de estudar-se a possibilidade de delegá-las a terceiros.

Como cuidados externos, tem-se: preparo da comunidade interna; prevenção quanto aos aventureiros; e cuidados com as questões trabalhistas.

A estatística abaixo dá uma idéia do problema:

- pesquisa de desenvolvimento.....1%
- finanças e comércio.....6%
- informática/sistemas.....13%
- suprimentos/logística.....17%
- marketing e vendas.....21%
- suporte e assessoria.....22%
- operação e produção.....26%
- recursos humanos e serviços.....60%

TERCEIRIZAÇÃO EM INFORMÁTICA

A terceirização em Informática não segue os mesmos critérios adotados para terceirizar outros serviços. Existe a complexidade técnica, os riscos envolvidos e a penetração dos sistemas de informação em praticamente todas as áreas da empresa. Apesar de delicado, existe um grande benefício potencial nesta terceirização, seja ela total ou parcial.

Custos

As empresas costumam gastar, com Informática, cerca de 1% a 4% de seu faturamento bruto, e com a terceirização não haverá, entretanto, redução "fabulosa" de seus custos, esforços de racionalização no uso de energia e de matérias-primas. Elas provavelmente conseguirão resultados bem melhores, com um esforço e um risco muito menor daqueles envolvidos em terceirizar a Informática.

No caso da Informática, em geral o custo funciona mais como um pretexto; o objetivo mesmo é conseguir a curto prazo sistemas de informação que funcionem. E nem poderia ser muito diferente; usualmente, os sistemas de informação têm profundas implicações sobre a estratégia das empresas. O custo não é o principal elemento das decisões ligadas a questões estratégicas. Embora o custo seja apresentado como argumento central, existe por trás dele a intenção de poder contar com maior preocupação com a excelência dos sistemas de informação e, acima de tudo, uma busca incessante de aderência e focalização da Informática às prioridades do negócio.

Complexidade técnica

Um dos pontos que mais diferenciam a terceirização em Informática daquela praticada nas demais áreas da empresa é a complexidade técnica inerente a tal atividade, a rápida obsolescência das decisões e a adoção de direcionamento estratégico alheio.

Adoção de direcionamento estratégico alheio

Quanto mais a empresa terceiriza sua área de Informática, mais ela tende a ficar a mercê de seu desempenho a longo prazo. Ao terceirizar, a empresa progressivamente se desfaz de seu próprio corpo técnico qualificado. Com isso, ela acaba perdendo a própria capacidade de argumentação para questionar as propostas do parceiro, sem ter a menor condição de conhecimentos para discutir o que é ou não o melhor para si.

Dependência e diversidade

Se uma empresa terceiriza os serviços de vigilância, jardinagem, restaurante e limpeza, pode entregar cada tarefa a um parceiro, sem que isto tenha qualquer consequência. Determinadas tarefas podem até

mesmo ser entregues simultaneamente a mais de um parceiro. Essas decisões são quase sempre tomadas com base na melhor oferta em termos de custo. Porém, com a Informática a diversidade assume um contorno difícil.

Se contrata várias atividades junto a um único parceiro, provavelmente terá significativas vantagens da integração dos diversos serviços, mas ao mesmo tempo aumentará muito a sua vulnerabilidade, devido à dependência com relação a um único fornecedor. Se, por outro lado, escolhe para cada atividade o parceiro que oferece as melhores condições, a empresa pode se ver diante de uma excessiva diversidade, difícil de gerenciar, não somente quanto aos aspectos técnicos, como também do ponto de vista administrativo.

Compatibilizar o *software* de um parceiro com o *hardware* de outro é um trabalho de meio de campo com interfaces bem delicadas e complicadas. O ideal é que uma das empresas contratantes se encarregue dessa responsabilidade, apesar de acharem sempre que seja da responsabilidade do outro fornecedor. Para isso, a empresa que terceiriza com diversos parceiros deve manter uma equipe que seja tão enxuta e qualificada quanto possível, para que profundos conhecimentos não só do ponto de vista técnico, mas também da própria funcionalidade dos sistemas. E enxuta porque, se a equipe não for pequena, ela tenderá a dispersar-se, extrapolando para coisas como o desenvolvimento de sistemas para interface, quando definir as regras que cada lado deve adotar seria o suficiente.

Dificuldade na retomada

Se alguma coisa sai errada na terceirização em Informática, a situação costuma ser bem complexa. A empresa já não tem mais uma equipe própria e é prati-

camente impossível formar outra, a curto prazo; e a contratação às pressas de um novo parceiro substituto, pode ser ainda pior do que deixar as coisas como estão. Uma avaliação se compensa ou não romper o vínculo com o parceiro atual deve ser feita, e caso o rompimento ocorra, ainda será necessário verificar se vai reassumir a atividade com uma equipe interna, ou se busca um novo parceiro.

Questões básicas

– Informática e objetivos da empresa: verificar se as atividades de Informática estão alinhadas e ligadas aos principais objetivos da empresa.

– Contribuição efetiva da Informática: verificar se a área de Informática vem contribuindo efetivamente para que se atinjam os objetivos do negócio.

– Posicionamento estratégico da Informática: verificar se a área de Informática está devidamente posicionada, para aproveitar as oportunidades geradas por novas tecnologias.

– Custo atual da Informática: verificar se a área de Informática vem obtendo uma operação eficiente em termos de custos.

Conseqüências da terceirização em Informática

A terceirização trará profundas conseqüências no dia-a-dia da empresa: riscos inerentes ao processo; perda da autonomia e do controle; custos crescentes; e confidencialidade.

Implicações de curto e de longo prazo

A partir das implicações da terceirização total ou parcial, a empresa deve tomar certas decisões e pôr em prática algumas ações: destino da equipe própria; conservação dos elementos chaves; e planos de contingências.

O que se terceiriza em Informática

Nem tudo se terceiriza em Informática numa empresa: determinadas áreas são particularmente indicadas à terceirização e outras tem que se tomar os devidos cuidados.

Justificativas para terceirizar Informática

– **Acesso a novos recursos:** A empresa passa a ter acesso a recursos que, por si só, não pode manter, tanto para recursos humanos como para recursos físicos.

– **Previsibilidade de investimentos, custos e prazos:** Passa a existir um maior compromisso na análise dos investimentos, dos custos e do cronograma da implementação.

– **Maior visibilidade dos custos e dos benefícios:** Há nas negociações de prazos e de gastos bases objetivas e previsões mais curadas, e ainda a análise de custos *versus* benefícios, feita com base em informações concretas, e não mais em hipóteses.

– **Disciplina:** A indisciplina dos usuários é um problema gerado quando da existência de uma equipe interna. Quando o relacionamento é com uma empresa externa, o usuário tende a disciplinar-se rapidamente. Pois, tudo o que ele pedir fora da programação prevista, será feito, mas vai custar tempo, dinheiro e responsabilidade.

– **Flutuações da demanda:** A Informática é uma área que se caracteriza por ter algumas flutuações de demanda, principalmente em algumas responsabilidades. Com a terceirização podemos alocar conforme a necessidade recursos humanos e materiais, e, uma vez concluído o trabalho, não se tem o problema de administrar esses recursos.

Serviços mais propícios à terceirização:

- planejamento (PDI);
- levantamento e diagnósticos;
- definição de metodologia;

– projeto e desenvolvimento de aplicativos;

– manutenção de aplicativos;

– comunicação de dados;

– projeto de redes de teleprocessamento;

– suporte técnico em *software*;

– digitação;

– programação;

– processamento;

– microfilmagem;

– editoração eletrônica;

– manutenção de equipamentos;

– treinamento em microinformática;

– treinamento de usuários;

– e área de Informática como um todo.

Fatores críticos

Para que haja um certo sucesso no processo de terceirização, certos fatores são essenciais:

– **Definição dos níveis de terceirização:** Definir claramente aonde a empresa pretende ir com a terceirização. Isso é fundamental para que não se perca a objetividade na contratação de serviços.

– **Preparação interna:** A empresa deverá fazer uma preparação interna para o seu pessoal de sistemas e os usuários do serviço, para se evitar, entre outras coisas, aumento de gastos e diminuição significativa dos resultados.

– **Escolha do parceiro:** Deverá ser com o objetivo de ser o mais estável e duradouro possível. Quatro componentes devem orientar a escolha do parceiro: sua idoneidade; sua capacitação técnica; sua solidez e suas perspectivas de crescimento; e sua filosofia de trabalho. Em determinados casos pode ser necessário, até devido à natureza do serviço ou de uma necessidade, a empresa contratante formar o parceiro, se o mesmo não existir para atender a uma sua necessidade.

O contrato é o instrumento formal que sela os compromissos entre as partes. No caso da Informática, é complexo, pois assume um papel relevante.

A especificação dos serviços deverá prever cláusulas básicas como: finalidade, qualificação das partes, prazo de validade, condições para renovação, preços, condições de reajustes, obrigações mútuas, garantias e penalidades, condições para rescisão, garantia de que o parceiro está cumprindo todas as exigências legais e trabalhistas, precedentes e novação, foro, e testemunhas.

Administrando a terceirização

Decidida a implantar a terceirização, cabe agora a administração do processo através da monitorização, de forma permanente e sistemática, no acompanhamento do processo, das renegociações, para rediscutir periodicamente alguns aspectos referentes ao acordo inicial, e da auditoria, para que seja mantido algum controle sobre a forma de atuação do parceiro.

Plano de contingência

Planos de contingências para algumas empresas são coisas secundárias, feitas mais por obrigação do que por necessidade. No entanto, para empresas em que a Informática fornece sustentação à sua operacionalidade, uma eventual pane nos sistemas pode literalmente paralisar todos os seus negócios. Por isso é importante que seja cobrado do parceiro este tópico.

Mesmo com todos os cuidados é possível o fracasso de uma parceria, e a empresa deverá estar pronta para enfrentar este problema, que será constatado com bastante antecedência, por meio da auditoria que comentamos quando da administração da terceirização. Para isso, a existência de alternativas deve ser preparada com o objetivo de ter uma capacidade de administrar a transição, decidir retomar

ou terceirizar, fazer contratação de um novo parceiro, e efetivar uma retomada.

Área pública

Ao contrário do que se poderia pensar, a terceirização na área pública tem possibilidade tão rica

quanto nas empresas do setor privado. Nem sempre é percebida e levada em consideração, por receios das conseqüências que podem advir de uma decisão errada nessa área.

A área pública vem utilizando cada vez mais intensamente a Informática, apesar de bastante atrasada em relação ao exterior. No que diz respeito a recursos humanos especializados, uma vez que a rigidez na estrutura de cargos e salários do serviço público é grande, a terceirização é muito interessante, já que por meio dela é possível contratar serviços de pessoas altamente especializadas, remunerando-as adequadamente.

Sua utilização em períodos sazonais de demanda, além de agilizar a atividade, evita o crescimento da máquina administrativa, visto que não existe alocação temporária de recursos humanos, a não ser por con-

Existe a legalidade restrita em que qualquer empresa privada está autorizada a fazer tudo aquilo que a lei não proíbe. Mas ao administrador público só é permitido fazer aquilo que a lei prevê

curso público, que, por sinal, é a pior maneira de alocar pessoal, que, uma vez efetivado, não tem como se dispensar, mesmo finda a atividade motivadora de contratação.

Pelo exposto, a terceirização em Informática pode representar, para o setor público, uma forma prática e eficaz de promover a modernidade.

As estatais de processamento de dados

Existem as estatais ou paraestatais que podem fornecer os serviços de Informática. A quase totalidade dos estados possuem, e até alguns municípios. O problema é que a estatal de processamento de dados não é exatamente um terceiro, talvez um "dois e meio", pois ela está entre o órgão público e a empresa privada. Acabam também sobre si os mesmos problemas de liberdade de ação, principalmente com recursos humanos.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<INFORMÁTICA> / Administração de Informática; Terceirização de Informática;

**O segredo do sucesso é a constância
de propósito.**

Paul E. Holdcraft

Nas páginas seguintes, os apêndices do artigo →

A questão da legalidade

O fator que mais inibe a terceirização no setor público é o risco da operação. Existe a legalidade restrita em que qualquer empresa privada está autorizada a fazer tudo aquilo que a lei não proíbe. Mas ao administrador público só é permitido fazer aquilo que a lei prevê.

CONCLUSÃO

Ao terceirizar adequadamente sua Informática, a empresa passa a contar com recursos e tecnologias que dificilmente poderia ter por si só. Passa a ter sistemas de informações mais alinhados a seus objetivos estratégicos. Passa a refletir melhor sobre suas necessidades e prioridades. Passa a ter, enfim, uma função Informática mais eficiente e mais eficaz, adquirindo, assim, a condição necessária para poder enfrentar com mais segurança o conturbado mundo dos negócios.

APÊNDICES

ESCOLA TÉCNICA FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO – UNED COLATINA

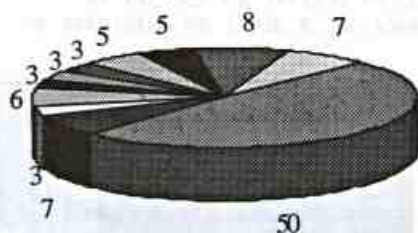
SETORES QUE MAIS ADOTAM A TERCEIRIZAÇÃO NO PAÍS (EM %)

PREPARAÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DE REFEIÇÕES	62
LIMPEZA E CONSERVAÇÃO DE AMBIENTES	61
VIGILÂNCIA PATRIMONIAL	51
TRANSPORTE DE PRODUTOS E FUNCIONÁRIOS	53
FROTA DE VEÍCULOS	48
MANUTENÇÃO GERAL	46
SERVIÇO DE RECEPCIONISTAS	36
ENGENHARIA EM GERAL	32
TELEFONIA	30
COMUNICAÇÃO SOCIAL	12

GANHOS OBTIDOS PELAS EMPRESAS COM A TERCEIRIZAÇÃO

EMPRESA	SETOR TERCEIRIZADO	RESULTADO
SANTA MARINA (SP)	DISTRIBUIÇÃO E MONTAGEM DE PRODUTOS DOMÉSTICOS	DUPLICAÇÃO DE VOLUME DE VENDAS E REDUÇÃO DA DEPENDÊNCIA DE GRANDES ATACADISTAS
PHILLIPS (SP)	PRODUÇÃO DE PLÁSTICOS E DE COMPONENTES ELETRÔNICOS BÁSICOS	REDUÇÃO DE 10 A 15% NOS PREÇOS DESTAS PEÇAS
SHELL (RJ)	PROCESSAMENTO DE DADOS	ECONOMIA ANUAL DE US\$ 1 MILHÃO
LOCALIZA (MG)	MANUTENÇÃO DOS VEÍCULOS E CONTRATAÇÃO DE MOTORISTAS	ECONOMIA DE US\$200 MIL MENSIS E ELIMINAÇÃO DA OCIOSIDADE DE 50% DOS MOTORISTAS
XEROX (RJ)	PRODUÇÃO DE PEÇAS PARA COPIADORAS DA FÁBRICA DE VITÓRIA (ES)	AUMENTO DA CAPACIDADE DE PRODUÇÃO DE 16 PARA 25 MÁQUINAS

PESQUISA DE TERCEIRIZAÇÃO EM % (EMPRESAS POR REGIÃO)



50 (SÃO PAULO); 7 (CEARÁ); 8 (S. CATARINA); 5 (GUARULHOS); 5 (OSASCO); 3 (BAURU); 3 (S. CARLOS); 3 (B. SANTISTA); 6 (CAMPINAS); 3 (RIB. PRETO); 7 (S. ANDRÉ)

2.350 empresas pesquisadas

PESQUISA DE TERCEIRIZAÇÃO (EMPRESAS POR PORTE)



2.350 empresas pesquisadas

PESQUISA DE TERCEIRIZAÇÃO (EMPRESAS POR RAMO DE ATIVIDADE)

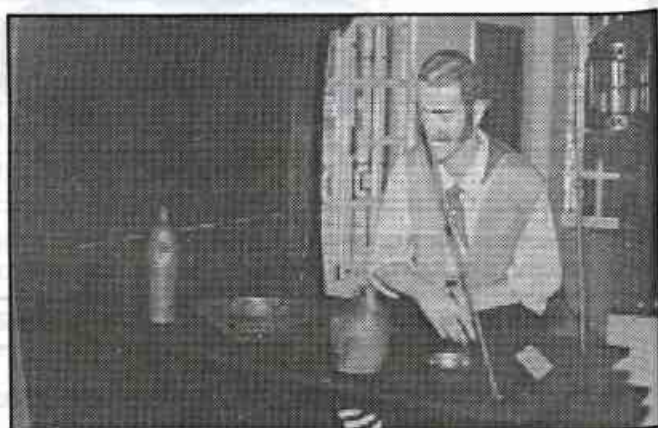


2.350 empresas pesquisadas

Conheça o Serviço de Documentação da Marinha



Um inesquecível
passeio pela história
da Náutica e da
Marinha



História da Navegação

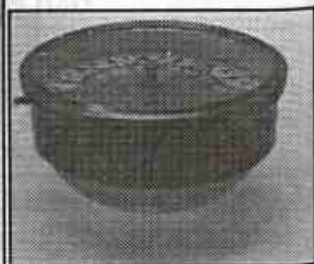
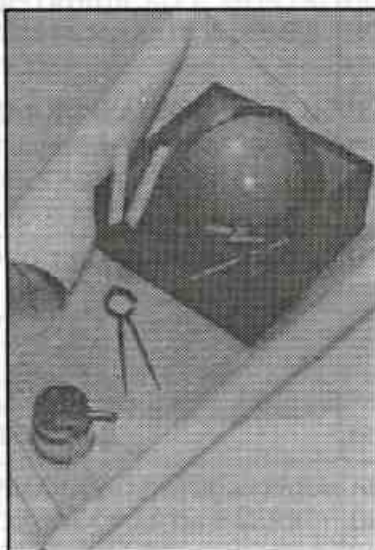
Este módulo apresenta a evolução do domínio humano sobre as águas, desde os meios mais primitivos para isto usados até os gigantes petroleiros modernos.

Simultaneamente, está exibida a técnica da ciência náutica, com o progressivo aperfeiçoamento dos métodos utilizados para obter-se a posição das embarcações no mar.

A ação dos navegadores portugueses tem ên-

fase especial. Estimulados e dirigidos pelo Infante D.

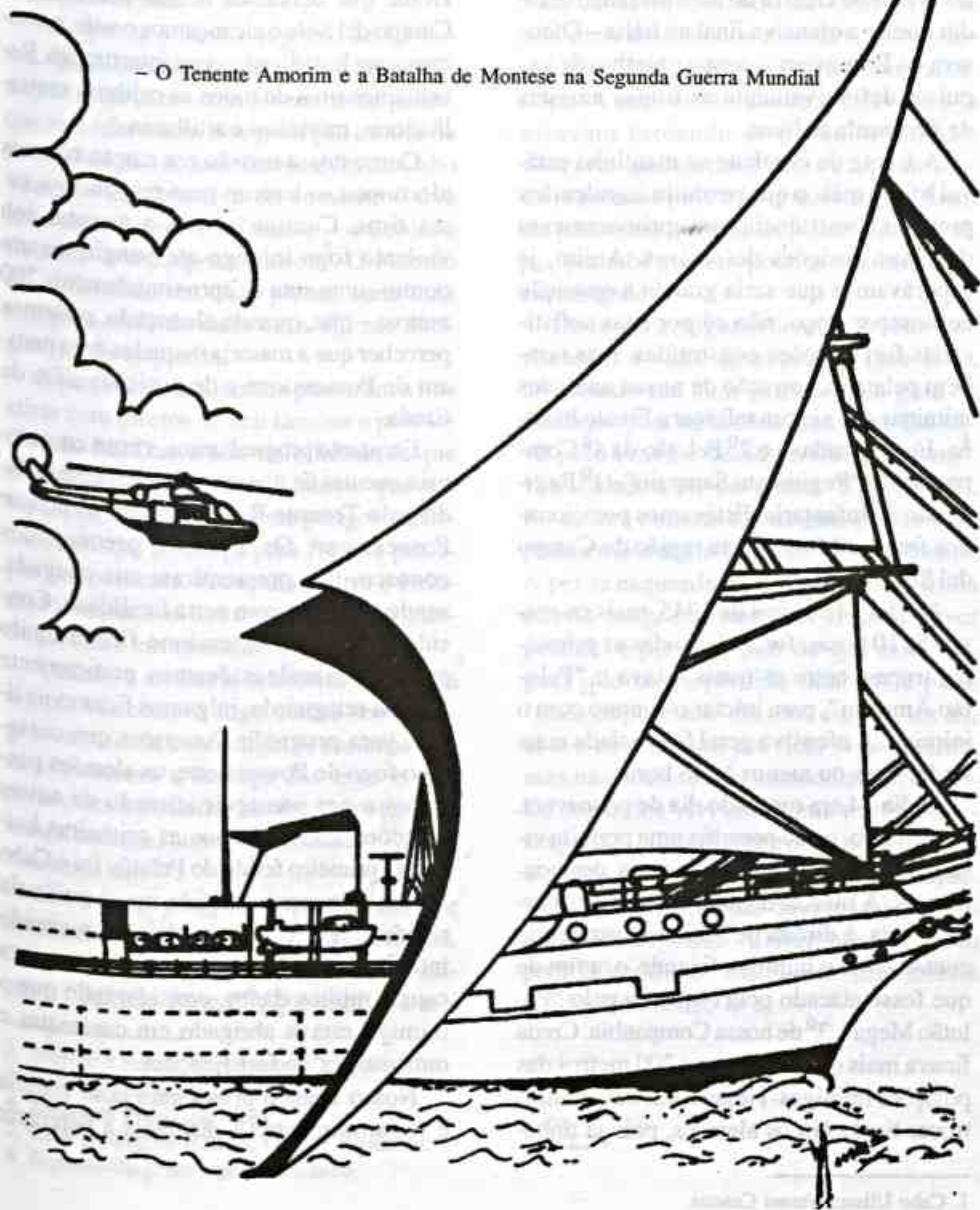
Henrique, criaram novos tipos de embarcações, tábuas e instrumentos para o cálculo da latitude no mar e cartas náuticas posicionando, o mais corretamente possível, os acidentes descobertos e o desenho das costas avistadas.



A MARINHA DE OUTRORA

AS LIÇÕES DE ONTEM PARA A MARINHA DE HOJE E DE AMANHÃ

- O Tenente Amorim e a Batalha de Montese na Segunda Guerra Mundial



O TENENTE AMORIM E A BATALHA DE MONTESE NA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Boletim Informativo da Associação Nacional de Veteranos da FEB, fevereiro/1997, p.3-8
Coronel de Infantaria Hélio Amorim Gonçalves

Ao findar o inverno na Europa – março de 1945 –, o Comando das Forças Aliadas no Teatro de Guerra do Mediterrâneo decidiu iniciar a ofensiva final na Itália – Ofensiva da Primavera – com o objetivo de expulsar definitivamente as tropas nazistas da Península Italiana.

A frente de combate se mantinha estável há um mês, o que permitiu aos alemães preparar a resistência com aprimoramento das suas posições defensivas. Assim, já esperávamos que seria grande a oposição ao nosso avanço, não só por suas sofisticadas fortificações construídas, mas também pela concentração de novas unidades inimigas que vieram reforçar a Frente Italiana. Eu comandava o 2^o Pelotão da 4^a Companhia do “Regimento Sampaio” – 1^o Regimento de Infantaria. Estávamos posicionados frente a Montese, na região de Campo del Sole.

No dia 14 de abril de 1945, mais ou menos às 10 horas, foram lançadas as primeiras tropas, entre as quais estava o “Pelotão Amorim”, para iniciar o contato com o inimigo. A ofensiva geral foi iniciada mais tarde, mais ou menos às 13 horas.

O dia 14 era um lindo dia de primavera, muito claro, o que permitia uma perfeita visão do inimigo sobre os nossos deslocamentos. A missão do meu Pelotão era atingir Creda, à direita de Montese, mantendo contato com o inimigo, fixando-o, a fim de que fosse atacado pela esquerda pelo “Pelotão Mega”, 3^o de nossa Companhia. Creda ficava mais ou menos a uns 200 metros das posições inimigas. Nesse local deveríamos trocar tiros com os alemães, pois já tínha-

mos conhecimento de que o campo que separava Creda de Montese estava minado. Desde que deixamos nossas posições em Campo del Sole e alcançamos o vale, passamos a ser hostilizados sem interrupção. Recebíamos tiros de todos os calibres: metralhadoras, morteiros e artilharia.

Como nossa missão era atacar, não nos aferramos ao terreno para responder a esses tiros. Continuávamos a avançar sob violento fogo inimigo até atingirmos um ponto – uma cota de aproximadamente 700 metros – que, quando alcançado, pudemos perceber que a maioria daqueles tiros partiam de Possessione e de posições além de Creda.

Enquanto progredíamos, vimos com alegria que um de nossos pelotões, comandado pelo Tenente Rosa, acabara de ocupar Possessione. Os alemães, preocupados conosco, não pressentiram sua chegada, sendo expulsos com certa facilidade. Considerando que Possessione ficava muito próximo de onde estávamos, praticamente à nossa retaguarda, julgamos ficar mais livres para progredir. Acontece que cessado o fogo de Possessione, os alemães passaram a nos perseguir atirando de outras posições, causando-nos as primeiras baixas. O primeiro ferido do Pelotão foi o Cabo Verani¹. Em contrapartida, nossa artilharia revidava aquele bombardeio com grande intensidade de fogo, sem, entretanto, lhes causar muitos danos, considerando que o inimigo estava abrigado em casamatas e outros tipos de fortificações.

Nosso avanço prosseguia com cautela e vagarosamente. A distância a percorrer

1. Cabo Ulisses Verani Cascais.

para alcançar Creda era curta e a demora em ocupar essa posição deveu-se ao pesado bombardeio a que fomos submetidos. Nenhum de nós imaginou que encontraríamos tão grande concentração de fogos numa região – o setor onde estávamos – tão pequena! Na realidade, o bombardeio não era somente sobre o meu Pelotão, mas em toda a frente.

Atingimos o nosso objetivo às 13 horas, aproximadamente. Creda era constituída por duas casas com alvenaria de pedra, que nos ofereciam boa proteção contra os tiros inimigos. A essa altura, além do Cabo Verani – ferido e fora de combate – tive mais duas baixas com morte – o Soldado Cebálio² e o Sargento Edson³. O Pelotão ficou dividido em duas partes, cada uma abrigada atrás de cada casa. Eu me abriguei na da esquerda.

A partir daí, os alemães passaram a nos atirar com diretos de seu famoso e potente Canhão 88. Com a boa visibilidade de que dispunham e a pequena distância que nos separava, era extremamente perigoso arriscar a colocar a cabeça para fora da proteção improvisada. A caçada contra o Pelotão foi implacável e os tiros caíam com grande precisão em nossa área.

Quando a artilharia brasileira suspendia temporariamente o fogo contra seus abrigos – a maioria constituída de casamatas –, mal levantava a fumaça dos tiros e eles revidavam no mesmo instante com tiros de metralhadoras, como se dissessem: "Continuamos aqui!".

Em nossas posições esperávamos por melhores oportunidades para atacá-los. Enquanto isso, mais ou menos às 12 horas o "Pelotão Mega"⁴, que estava à mi-

nhá esquerda, deixava Campo del Sole com a missão de atingir as posições alemãs à nossa frente. Nesse justo momento – mais ou menos às 13 horas –, mesmo abrigado como estava, fui ferido por estilhaços de granada 88, tendo sido atingido nas duas pernas. Com o deslocamento do ar provocado pela explosão, fui lançado fora do abrigo, caindo ao local exposto aos tiros diretos dos alemães, tornando-me alvo fácil de suas mortíferas metralhadoras. Como era início de primavera e já estavam brotando as primeiras folhas, observei que os tiros deles estavam sendo regulados pela folhas mais altas. Quando passaram a cortar as folhas mais abaixo, percebi que em poucos segundos seria atingido.

De repente, alguém do meu Pelotão, arriscando a vida, apareceu ao meu lado, arrastando-me com firmeza pela gola do uniforme para local mais protegido. Fui salvo pelo bravo e decidido Cabo Nonato⁵. Um soldado a ver-me gritou: "Ih! Olha aí!". Eu estava coberto de sangue. Nessa hora pude avaliar a gravidade do meu ferimento. A perna esquerda fora atingida e a virilha direita sangrava bastante. Julguei haver perdido a perna e, pior do que isso, julguei que havia perdido também a parte "mais importante" do meu corpo. Até ali, já me conformara em ficar sem a perna, mas não aceitava ser emasculado. Naqueles segundos vivi um drama terrível. Desesperado, pensei em trocar tiros com os alemães e me arrastei para tomar posição. Voltei à razão quando ouvi meu Sargento Auxiliar Agenor⁶ gritar para o Cabo padioleiro Mello: "O Tenente Amorim está ferido. Vá socorrê-lo".

2. Soldado Lucindo Neponuceno Cebálio.

3. Sargento Edson Salles de Oliveira.

4. Aspirante Francisco Mega.

5. Cabo Raimundo Nonato, Cia. de Petrechos.

6. Segundo-Sargento Agenor Pacheco.

Mello estava ao abrigo da outra casa. Com um lance semelhante ao de um felino, chegou onde eu me encontrava. Ao me ver sangrando, notei seu nervosismo, que durou pouco. Identificou a hemorragia principal – a veia safena fora atingida – e, com habilidade e competência, salvou-me a vida e a perna.

Enquanto Mello executava o curativo, fiquei pensando: “Felizmente, o observador inimigo é lerdo, pois quando atirou no Mello ele já estava ao meu lado!”. O excelente trabalho desse jovem padioleiro foi acompanhado por mim – o dono da perna – e por todos os homens do Pelotão. O ambiente era de muita tensão. Enquanto ele me atendia, os alemães não nos davam trégua. Meus homens, atentos ao combate, também não perdiam os detalhes do trabalho realizado pelo Mello, demonstrando com o olhar, os gestos e palavras a solidariedade ao camarada ferido. Senti orgulho de ser um deles!

Naquela missão, estavam sob meu comando 14 recrutas de Mato Grosso, todos estreantes em combate. Desejo registrar que aqueles jovens comportaram-se como autênticos veteranos, por sua disposição, tranquilidade e coragem com que encaravam o inimigo.

Terminado o curativo, Mello, já refeito das emoções vividas, passou a contar para nós como executou seu trabalho: “No pé esquerdo do Tenente Amorim encontrei um estilhaço...”. E prosseguiu, detalhando como conseguira estancar a hemorragia da safena etc. Eu, porém, só estava interessado em saber o que havia acontecido com a “outra parte mais importante do meu corpo”. Finalmente, para meu sossego disse: “O senhor quase foi castrado, Tenente!”. Ao ouvir a frase “quase foi castrado” não me contive e soltei um grito de alegria, se-

guido de alguns palavrões impúblicáveis. Afinal, estava festejando a certeza de que minha masculinidade permanecia intacta. Minha alegria contagiou o pessoal e, com o entusiasmo da ocasião, fiz o seguinte comentário: “Ainda vou comer muita alemã depois da guerra!”. Diante do inesperado da frase – não lembro que haja dito antes nada parecido em minha vida –, todo o Pelotão explodiu numa risada solidária. O apoio espontâneo dos meus comandados me ajudou a tomar a decisão de permanecer com eles enquanto pudesse.

Nesse instante a euforia foi interrompida quando o Agenor comunicou pelo rádio ao Capitão Vargas⁷, Comandante da 4ª Companhia: “O Tenente Amorim está ferido!”. O Vargas imediatamente determinou que ele aguardasse que eu fosse evacuado e que ele mesmo viria para o meu lugar.

Ciente do que acabara de ouvir, peguei o rádio e falei diretamente com o Capitão, ponderando que meus ferimentos não eram tão graves assim e que eu poderia me manter em Creda sem grande sacrifício. Aproveitei para informar-lhe que nossa posição estava sendo submetida a cerrado fogo inimigo e que se a evacuação fosse realizada eu e os padioleiros correríamos risco de vida.

Enquanto isso o “Pelotão Mega” avançava à nossa esquerda, tentando desdobrar a posição alemã que nos barrava a frente. Como as comunicações por rádio eram comuns, Mega tomou conhecimento imediatamente da minha condição de ferido grave. Não se contendo, entrou na conversa, dirigindo-a a mim: “Amorim, deixa de ser burro, vai para a retaguarda”. Aquele “deixa de ser burro” soou como um apelo desesperado ao amigo. Tentando acalmá-lo, brinquei: “Não chateia não, menino!” – ele era um dos mais moços da turma – e continuei: “Respeite os mais velhos!”.

7. Capitão Marcos de Souza Vargas.

Mega não se conformou com essa resposta e, sem perda de tempo, dirigiu-se ao Capitão Vargas: “Capitão, não deixa o Amorim ficar lá, obrigue-o a voltar!”. Posteriormente, Mega foi atingido mortalmente por um estilhaço de morteiro. Com o que lhe restava de vida, chamou seu Sargento Auxiliar – Sargento Torres⁸ – recordando-lhe pormenorizadamente a missão do Pelotão. Com a carta topográfica na mão, identificou no terreno todos os pontos que deveriam ser atingidos, detalhando como proceder para alcançá-los. Ainda consciente, tirou seu anel, o relógio e a carteira, entregando-os ao Torres, pedindo-lhe que fizesse os mesmos chegarem às mãos de sua irmã Ivete quando regressasse ao Brasil.

A cena comovente foi interrompida pelo próprio Mega que, notando o olhar de seus homens para ele, disse: “O que é que vocês estão olhando? O combate é lá na frente. Em vez de olharem para mim que estou ferido, vão à forra, peguem o Comandante deles. Na guerra é assim que funciona”. E sentindo que a vida lhe fugia, chamou o Soldado Pardelha – um de seus mensageiros – pedindo-lhe que tirasse do seu bolso o rosário para orar. Desejava estar em paz com Deus, mesmo lutando. Aquele menino de apenas 20 anos cumpriu seu dever de soldado até o fim. No último momento, ainda através do Sargento Torres, enviou uma dramática despedida à irmã Ivete e à avó Maria Antonia Garofalo.

Eu continuava ferido, suportando bem as dores, que já não eram tão grandes. Assisti de onde estava o ataque a Paravento, posição situada na frente à esquerda de nós, bem próxima de Montese. De longe fui testemunha do ato de sua rendição.

Cada vez que olhava meus ferimentos, mais me preocupava com a quantidade de

sangue perdido. Senti-me fraco e soube pelos companheiros que fraca era também minha voz. Logo à noitinha meus homens levaram-me para um quarto da casa onde haviam duas camas. Ocupei uma delas e bem próximos de mim, na outra, repousavam os corpos do Sargento Edson e do Soldado Cebálio. Já se foram 51 anos e não consigo esquecer aquele quadro que ficou gravado em mim como a representação da violência da guerra!

Ali deitado, na companhia dos dois companheiros mortos, tinha um consolo: permanecia vivo e ainda no comando do “Pelotão Amorim”. Diante da situação, ainda acho que minha decisão de ficar em Creda foi importante para meus comandados. Cito como exemplo o fato do Cabo Nonato, já no final do dia, entrar radiante no quarto para me comunicar que acertara alguns alemães que haviam realizado uma troca de posição lá na frente. “Consegui, Tenente, consegui acertar neles!”. A vinda espontânea do Nonato, reportando-me seu feito, deixou-me tranqüilo quanto ao acerto de haver permanecido com o Pelotão.

Com o passar da noite, a intensidade do combate diminuiu, pelo menos onde estávamos. Permanecíamos semi-acordados e alertas a qualquer ruído que viesse de fora. A partir da última troca de mensagens com o Capitão Vargas, passei a controlar o telefone e o rádio. Sentia-me útil assumindo essa tarefa.

Por volta de 2 horas da madrugada, o Major Cizeno Sarmento – Comandante do meu Batalhão – ligou para Creda. Quando atendi e me identifiquei, mandou-me passar o telefone ao Sargento Agenor. “Major Cizeno”, insisti, “quem está falando é o Tenente Amorim. Se o senhor quiser eu posso transmitir suas ordens a ele”. A resposta do Comandante foi curta e incisiva:

8. Segundo-Sargento Frederico Rodrigo Torres.

“Obrigado, Amorim, mas eu quero falar com ele pessoalmente”.

Passei o telefone ao Agenor, que nada mais falou do que isso: “Sim, senhor. Está certo, senhor. Boa noite, senhor!”. E desligou. Virou-se para mim e disse: “O Major Cizeno determinou que eu o mandasse conduzir para a retaguarda de qualquer maneira, nem que fosse amarrado. Será que vou precisar amarrá-lo, Tenente?”. Simplesmente respondi-lhe: “Não, não é necessário”.

Dizem os companheiros que minha voz estava realmente muito fraca e que minha capacidade física já alcançara o limite da resistência. Segundo eles, esse foi o motivo do procedimento do nosso Comandante.

Com a perna quebrada e ainda perdendo um pouco de sangue na outra, fui colocado na padiola. Não lembro mais o nome dos padioleiros que me conduziram, mas um deles era o nosso competente Mello. No adiantado da hora os tiros eram esparsos, oferecendo menos perigo para os padioleiros e para mim. Rendo aqui a minha homenagem a todos os padioleiros, em todas as guerras, que nunca deixaram de cumprir essa missão humanitária.

Ainda não sabia notícias do Mega. Negaram-me sempre a informação, procurando poupar-me de mais esse choque. O próprio Major Cizeno, sabendo de nossa grande amizade, quando tentei falar-lhe pelo rádio ou telefone, preferiu não me atender, desculpando-se, alegando que estava em reunião. Em tempo: Cizeno era também muito amigo do Mega e sentiu muito sua perda.

Daf fui colocado em um Jeep, recebendo durante o trajeto a dedicação dos abnegados padioleiros. Mal entramos na estrada, meu sofrimento aumentou com os solavancos do Jeep. A dor era suportada com grande sacrifício. O motorista diminuiu a marcha, mesmo sabendo que naquela velocidade se exporia mais ao bombardeio inimigo, e seguiu mais devagar, para meu alívio.

Mais ou menos às 4 horas, pararam o Jeep em um posto médico, onde fui atendido pelo médico do Regimento. Enquanto me examinava pedi notícias do Mega, recebendo como resposta um “não sei” seco e redondo. Apelei então para falar com o Major Cizeno por telefone, recebendo mais uma negativa. Soube depois que o Major Cizeno havia dado instruções para não me comunicarem a morte do Mega.

No final dessa viagem sofrida e atribulada cheguei também ao fim da minha participação em combate. Daf por diante frequentei hospitais, fui operado duas vezes e regressei ao Brasil. É bom registrar que fui ferido às 13 horas do dia 14 de abril de 1945 e somente às 4 horas da madrugada do dia 15 fui atendido por um médico. Ao despedir-me dele, declarou: “Você está vivo graças ao curativo bem feito executado em Creda pelo padioleiro Mello”. A observação do médico me fez admirar ainda mais a classe desses anônimos homens que na guerra exercem a nobre função de padioleiro.

Após deixar Creda, tive a grata notícia da vitória brasileira na Batalha de Montese. O povoado foi conquistado pelo corajoso Tenente Iporan Nunes de Oliveira, pertencente ao 11º Regimento de Infantaria.

Antes de encerrar esse depoimento, vou retornar aos acontecimentos vividos naquele quarto daquela casa de pedra em Creda. Até o momento em que deitei na cama nada havia comido, num jejum que durava desde as primeiras horas da manhã, quando meu Pelotão partiu de Campo del Sole. Estava acordado e ouvi entre as vozes dos soldados uma voz feminina. Era de uma jovem de 22 anos de idade – a dona da casa – que, ao tomar conhecimento de que ali havia um homem ferido e que nada comera até aquela hora, mandou por um soldado dois ovos frescos para aliviar meu jejum. Só quem sabe a dificuldade de con-

seguir comida naquelas condições pode imaginar o sacrifício que ela fez e o quanto a ela devo. Estava neste gesto evidenciada a grandeza tão comum no povo italiano.

Cinquenta anos depois do término da Segunda Guerra Mundial, o Exército italiano, ao comemorar a libertação de Montese pelos brasileiros, convidou oficialmente dois oficiais veteranos da FEB para essa grande confraternização. Estabeleceu, porém, que os convidados tivessem participado da tomada de Montese e que um deles tivesse sido ferido durante essa batalha.

De repente, o Tenente Iporan, do 11^o Regimento de Infantaria – seu Pelotão foi a primeira tropa da FEB a entrar em Montese – e eu, do “Regimento Sampaio”, estávamos na Itália participando das solenidades programadas.

Fomos recebidos carinhosamente pelas autoridades e pelo povo italiano, com destaque especial para os habitantes de Gaggio Montano e, obviamente, em Montese.

Nunca imaginei que houvesse tanta simpatia, tanta amizade e tanta identidade dos brasileiros – os ex-combatentes de Mon-

tese – com os italianos dessa região. A emoção que vivi naquele instante foi muito grande e muito maior ainda quando, ao visitar Creda, constatei que aquelas duas casas de paredes de pedra permaneciam ali, tal qual como as encontrei em 14 de abril de 1945! E mais emoção vivi quando identifiquei o local em que fui ferido, agora coberto com um pequeno telheiro.

Fui recebido pelo Sr. Mario⁹ – morador da casa de pedra da esquerda –, que na época era um “bambino” de sete anos. Depois de abraçá-lo, ele chamou sua “mama” e qual não foi minha emoção e surpresa quando a identifiquei como a “Fada Madrinhã”¹⁰ que naquela madrugada de 15 de abril de 1945 enviara os ovos para o soldado brasileiro ferido e faminto – eu, ali presente 50 anos depois para lhe dizer com lágrimas no olhos: obrigado!

A visita que lhe fiz e ao filho Mario foi rápida. Havia um programa oficial a cumprir nas solenidades de Montese. Lamento profundamente não haver podido mostrar toda minha gratidão a esses queridos amigos moradores daquela casa de pedra de Creda. Que Deus os abençoe!

**Fazemos imediatamente o que for difícil.
Levaremos um pouco mais de tempo para
realizar o que for impossível**

Lema do Exército norte-americano

9. Mario Pedrucci.

10. Sra. Ines Pedrucci.

Conheça o Serviço de Documentação da Marinha



Um inesquecível
passeio pela história
da Náutica e da
Marinha

Arqueologia Subaquática no Brasil

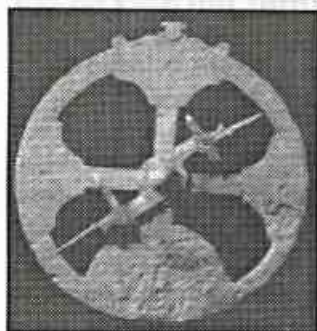
O módulo apresenta valiosíssimo conjunto de peças de toda a sorte, resgatadas em diferentes sítios arqueológicos de navios naufragados na costa brasileira entre 1648 e 1916.

A ambientação visa a dar a idéia, a mais próxima possível, da vida a

bordo nas embarcações antigas, as dificuldades e desconfortos daqueles que se aventuravam a grandes travessias oceânicas.

Também as técnicas empregadas no trabalho científico de resgate de sítios arqueológicos estão

representadas através de diorama em tamanho natural.



ACONTECEU HÁ 100 ANOS

Conforme esclarecemos em nossa última edição de 1994, esta nova seção tem o propósito de trazer aos leitores uma lembrança, uma notícia do que sucedia em nossa Marinha, no País e noutras partes do mundo, há um século. Serão sempre fatos devidamente reportados pela nossa centenária *Revista Marítima Brasileira*.

Parece-nos interessante mencionar que encontramos naqueles antigos exemplares a seção *Revista das Revistas*, que até hoje a mantemos.

Com vistas à preservação da originalidade dos artigos, observaremos a grafia então utilizada pela *Revista Marítima Brasileira*.

A NAVEGAÇÃO SUBMARINA (continuação)

Klinger (1807). Nessa época, o alemão Klinger, fez experiências em Breslau, que deram máo resultado.

O *Mute* de Fulton (1815). Em 1815, tendo-se declarado a guerra entre os Estados Unidos e a Inglaterra, Fulton recomeçou seos projectos de navegação submarina e engendrou o *Mute*, que devia levar columbiadas submarinas¹ e ficar a flôr d'agua.

"Este navio, diz Montgéry, cuja marcha era de uma legua por hora, poderia ser facilmente alcançado por embarcações a remo e não tinha sufficiente poder para defender-se contra ellas. Entretanto elle conclue que seria facil tornar esse navio

invisível e por consequencia invencível, augmentando a capacidade dos compartimentos de mergulhar e adoptando alguns systemas conhecidos para conservar a quantidade de ar necessaria aos tripolantes durante algumas horas.

O *Invisível* de Montgéry (1823). Este exame critico das idéas de Fulton foi o ponto de partida de uma concepção de Montgéry que projectou, por sua vez, um typo de submarino ao qual deu o nome de *Invisível*.

O primeiro *Invisível* que elle mencionava além da precisa qualidade de mergulhar "no momento em que se quizesse" offerencia tambem a "de ter as obras mortas impermeaveis a toda especie de projectis e só

1. Segundo Larouse — Esta palavra vem de Columbia nome de uma localidade nos Estados-Unidos. Caronada de grosso calibre, fabricada em 1813 na América do Norte, tendo tomado este nome da fundição onde foi pela 1ª vez feita na referida cidade. O projectil das columbiadas pezava cerca de 50 kilogramas.

seria obrigado a ocultar-se inteiramente no caso de encontrar algum submarino contrario. No estado actual do que existe, acrescenta elle, haveria apenas necessidade de mergulhar até a flôr d'agua, para atacar sem correr grande risco, um numero consideravel de navios de linha protegidos pelos melhores canhões”.

O *Invisível II* não tinha o costado á prova de bala, e suas dimensões ultrapassam as do *Mute* de Fulton; 86 pés de comprimento, 23 de bocca e 14 de pontal.

A parte superior que chamaremos tolda, é quasi semelhante a carena, mas é sensivelmente achatada, afim de facilitar as manobras, quando se navega acima do mar. Além disso é munido de vidros lenticulares e cortado por diversas escotilhas. Á ré da tolda, ha dous mastros guarnecidos com uma vela latina; na prôa ha um gurutuz e um mastro com mastaréu. Os dous ultimos mastros têm uma bujarrona, um traquete, um redondo e quatro cutelos. O gurutuz pôde ser retirado á vontade. Os mastros verticaes são de charneira, e quando se quer mergulhar, aloja-se todo este aparelho n'um bailéu feito no centro da tolda.

O interior do navio é dividido por um taboado horizontal, a parte superior forma a coberta, a parte inferior o porão. Este é dividido em compartimentos, sendo uns para guardar as munições, e os outros para receber agua ou ar quando se quer mergulhar.

Na pôpa se poderia accomodar, ou uma roda de pás communs, como Fulton tinha a bordo do *Mute*, ou uma roda cujas pás, montadas sobre charneiras resistissem n'um sentido e cedessem n'outro. Um M. Martenot inventou em 1703, uma especie de remo que, por meio de ligeiros melhoramentos, parece convir mais a um navio submarino. Este aparelho tomou o nome de *Martenote*.

Vê-se que a helice proposta por Daniel Bernouilli, desde 1752, não tinha sido apreciada no seu verdadeiro valor, e ainda que os remos em fórma de parafuso de Bushnell não fosse outra cousa, foi preciso todavia esperar por Dallery, Delisle e Sauvage em França, Smith na Inglaterra a adoptassem na marinha.

O effeito produzido pelo movimento do *Martenote* aproxima-se um pouco do produzido pelo movimento da cauda dos peixes ou dos remos dos gondoleiros; summariamente, o movimento de uma zingá.

Este mecanismo collocado fóra do leme, como queria o inventor, retardaria a marcha e não poderia resistir as tempestades. “Alojemol-a n'uma cavidade cylindrica feita na pôpa, disse Montgéry, e, em lugar de compor o prisma de um maciço de madeira, fabriquemol-o de chapas de ferro, applicadas sobre uma carcassa do mesmo metal. No espaço interno condensaremos uma provisão de ar respeitável”.

“Um navio que caminha entre duas aguas experimenta resistencias que tendem alternativamente a fazel-o subir ou descer ainda que seu pezo especifico seja sempre o mesmo.

“Um terceiro leme collocado em cima do *Martenote*, e girando ao redor de um eixo horizontal, corrigirá este desvio. Este leme, comtudo, não é indispensável, porque, em virtude da quantidade d'agua mettida nos compartimentos externos, pode-se sempre elevar a prôa e abaixar a pôpa ou vice-versa; mas a manobra do leme é mais expedita.

“Uma machina a vapor põe em movimento as pás girantes para navegar em cima d'agua; mas, quando mergulha-se, ella é substituída por três cabrestantes com 30 homens de guarnição em cada um: O total dos homens embarcados é de 96 inclusive officiaes.

"O armamento do *Invisível* compõe-se de quatro columbiadas, uma bomba calcante propria para atirar composições incendiári-

as, uma centena de foguetes submarinos e outro tanto de torpedos, sem contar as armas portáteis dada a cada marinheiro."

REVISTA DAS REVISTAS (Chronica Maritima)

Noruega – O *Fram*, em viagem de exploração ao polo Norte, utilisou-se de um moinho como motor electrico. Seo papel era accionar um dynamo que carregava accumuladores, quando o vento permittia trabalhar.

Este systema funcionou bém até maio de 1895, tendo-se então estragado as engrenagens que ligavam o aereomotor ao dynamo. N' esta epoca o aparelho foi des-

montado e suas diferentes partes utilizadas como meios de transporte no gelo.

Facto interessante á mencionar. Com o frio excessivo o liquido dos elementos dos accumuladores congelou-se. Mas a experiência demonstrou que a solução assim solidificada constituia um excellente electrolyto e os accumuladores funcionavam perfeitamente, fornecendo sempre corrente necessaria á iluminação.



O Cruzador *General Belgrano*, da Armada argentina, foi inicialmente destinado à Marinha da Itália

Argentina – O elegante cruzador encouraçado *Garibaldi*, hoje pertencente a Esquadra argentina, foi primitivamente destinado ao governo italiano que havia traçado seus planos e tinha contractado sua construcção com a casa G. Ansaldo & C., de Genova. No preço ajustado estavam comprehendidos o aparelho motor e a collocação das couraças fornecidas pela Marinha Real.

Os trabalhos foram de tal modo activados que o navio estava, em Junho de 1895, prompto para ser lançado ao mar. Em Janeiro de 1896, elle recebia toda sua artilharia que estava em seus logares em 15 do mes-

mo mez. Em 18 de Fevereiro, o *Garibaldi* saia pela primeira vez do porto, para fazer suas experiências.

Os principaes característicos do navio são os seguintes: comprimento entre perpendiculares – 100m; boca – 18,^m20; pontal – 12,^m90; calado 7,^m10; superficie immersa 113,^m217; e deslocamento carregado – 6840 toneladas.

As duas machinas motoras de triplice expansão desenvolvem uma força total de 13.000 cavallos.

O armamento militar comprehende: dois canhões de 254m/m de tiro rápido, collocados

sobre barbetas encouraçadas; dez canhões de 152m/m de tiro rápido, em bateria, no reducto central; seis canhões de 120m/m de tiro rápido, sobre o convés, protegidos pelos escudos; 20 canhões de 37m/m de tiro rápido, dos quaes dois no cesto de gávea superior do mastro militar, dois no cesto de gávea inferior, quatro nas toldas volantes ávante e a ré, quatro debaixo

d'estas, e os outros espalhados na super-structura; duas metralhadoras Nordenfeldt no cesto de gávea superior; enfim, quatro tubos de lançamento. Toda a artilharia foi fornecida pelas officinas Armstrong e Pozzuoli.

A velocidade média provada foi de 19 nós, 948 com 13,384 cavallos indicados por 104 rotações.



**Não encontre defeito, encontre soluções.
Qualquer um sabe queixar-se.**

Johannes Peter Schimitt

O LADO PITORESCO DA VIDA NAVAL

As estórias contadas reproduzem, com respeitoso humor, o que se contava nas conversas alegres da praça-d'armas e convés. Guardadas certas liberdades, todas elas, na sua essência, são verdadeiras, e por isso caracterizam várias fases da vida da Marinha.

São válidas, também, estórias vividas em outras Marinhas. Contamos com sua colaboração. Se desejar, apenas apresente o caso, por escrito ou por telefone (Almirante Brígido ou Comandante José Geraldo - 533-6696), que a RMB e seus colaboradores o transformarão em uma agradável leitura.

O ENVELOPINHO BRANCO

O Navio-Escola, ainda ao largo dos fiordes de Oslo, recebe o primeiro dos práticos que o levarão ao cais. Ao largo do Drobak, já nos fiordes, ele é substituído por outro que conduz o navio até ser substituído pelo práctico do porto. Ao desembarcarem, todos recebem, discretamente, um envelopinho branco, contendo uma razoável gratificação em dólares.

Dias depois, deixando o porto, vai-se repetindo a mesma rotina de práticos e gratificações, até que o navio fundeia ao largo de Dobrak.

O Comandante comunica ao navegador:

— Hoje não há práctico para a última pernada nos fiordes. É o dia da semana para isso determinado.

O navegador olha o mar em volta e não vendo nenhum outro navio fundeado pergunta ao Comandante:

— O senhor sabe por que não há outro navio fundeado?

— O homem me informou que todos seguiram viagem sem práctico pois, nessa pernada a praticagem não é obrigatória.

Ante a perplexidade do navegador o Comandante interpela:

— Você leva o navio?

Comenta o navegador:

— Se todo mundo saiu sem práctico, ou é fácil, ou eles são muito bons! E prossegue: de qualquer maneira parece que ficaria ridículo um Navio-Escola ficar fundeado quase 24 horas à espera de um! Com sua licença, vou verificar uns detalhes.

O navegador observou cuidadosamente o tempo, maré, a carta e montou a sua equipe de plotagem. Retorna à presença do Comandante:

— Pela navegação tudo pronto. O senhor

pode suspender quando desejar.

A "praticagem" durou pouco mais de uma hora quando, informa o navegador:

– Comandante, já estamos ao largo dos fiordes.

O Comandante, sempre muito calado, manifestou sua satisfação:

– Muito bem! Vamos agora para a França.

Pouco depois, curioso, indaga do na-

vigador:

– Você sentiu falta de alguma coisa?

Também animado, aventurou-se o navegador:

– Durante a "praticagem" não senhor mas, agora, estou sentindo.

O olhar do Comandante substituiu a pergunta, entendida e logo respondida:

– A falta daquele envelopinho branco!

PROCEDIMENTOS QUE ESTÃO FORA DOS MANUAIS

O processo de seleção das oficiais do Corpo Auxiliar Feminino (CAFO) culminava com o período de adaptação e treinamento militar, a que eram submetidas. Após isso, elas estavam aptas para o serviço ativo da marinha.

A Tenente Gabriele, pertencente à primeira turma do CAFO, foi a precursora para desempenhar as funções de ajudante-de-ordens de oficial-general.

O almirante, para o qual a "Quati"¹ fôra designada para servir, era conhecido por sua extrema simpatia e fino trato dispensado aos seus subordinados.

O primeiro teste para a tenente veio logo com a primeira cerimônia oficial em que teria de acompanhar a autoridade.

Recebida a determinação da orgulhosa ajudante-de-ordens, encostou o motorista

a viatura oficial.

No momento do embarque na viatura, o almirante hesitou, preferindo aguardar que sua oficial embarcasse primeiro, e dirigindo-se a sua ajudante-de-ordens, disse:

– Senhorita Gabriele, queira embarcar por gentileza!

Com a instrução militar na ponta da língua, sabendo que o mais antigo sempre é o primeiro a embarcar, retrucou a "Quati":

– Mas almirante, primeiro é o mais antigo. Eu sou uma tenente e o senhor, um almirante. Isso não marca!

– Não interessa! Oficial de Marinha tem de ser antes de tudo um cavalheiro. Embarque por ordem!

Determinou o almirante com voz doce, porém firme.

E ela cumpriu.

CAPELÃO MARINHEIRO

O Tenente Bocão vivia corrigindo o Capelão que acabara de embarcar em sua primeira viagem.

Não é janela, Capelão! É vigia;

Não é porta, Capelão! É escotilha;

Não é corda, Capelão! É cabo;

Não é âncora, Capelão! É ferro;

Não é almoço, Capelão! É rancho.

O Capelão, sempre na tranquilidade do

reino dos céus, assimilava quase todas as instruções, porém, continuava com sua linguagem "paisana". Nem sempre!

Veio o primeiro porto. Navio atracado, eis que entra de caveira-de-pau o Tenente Bocão.

Ao toque de licença, lá estava o Capelão já pronto no portaló.

O Tenente Bocão pergunta:

1. N. R.: Quati – de quati rabudo, gíria que designa o oficial recém-saído da Escola e que se apresenta a bordo.

- Já vai baixar terra, Capelão?
E o Capelão responde:
— Tenente! quem é licença e está a bordo

quer faxina ou quer cadeia. Bom serviço!
“Êta! Capelão safo de Marinha!” —
Pensou o Tenente.

PELA POPA

O comandante do Navio-Escola contratou, com uma associação, um prático do Mar do Norte para parte de sua viagem.

Pouco depois da apresentação, no camarim de navegação, o prático inglês desejando consultar uma carta retirou os óculos para uma limpeza nas lentes. A aparente espessura das mesmas causou no navegador uma alteração fisionômica, interpre-

tada pelo prático, com bastante razão, como um descrédito para sua esperada qualificação de bom observador.

O inglês não pestanejou para esclarecer:

— Mesmo assim, consigo distinguir uma bela loura numa pequena multidão.

E para indicar suas qualificações e seus conhecimentos sobre mulheres acrescentou:

— À distância de uma milha, pela popa.

ISONOMIA

Procurando simplificar o entendimento da guarnição com relação a ISONOMIA, o imediato aproveitou a parada, e começou:

— Basicamente, com a ISONOMIA nosso pagamento vai aumentar na forma seguinte: o marinheiro passará a ganhar igual ao que um sargento ganha hoje; o sargento, igual ao tenente; o tenente igual ao comandante e o comandante igual ao almirante.

— Imediato! E o almirante? Vai ganhar igual a quem? Perguntou uma praça.

Vendo o imediato na onça, antecipou-se o “Rufa”, apelido do cabo velho mais antigo de sua graduação, que foi logo respondendo:

— Chefe! Se eu fosse um almirante eu ia querer ganhar, no mínimo, igual a soma dessa turma toda.

ALTO FURO

Num fim de tarde, com céu limpo e mar tranquilo, navegava o cruzador de regresso ao Brasil. No Camarim de Navegação o navegador e o ajudante esmeravam-se nos cálculos, na disputa para obtenção da melhor posição astronômica. Por acaso, naquele dia, encontravam-se no camarim, trocando idéias, o comandante, o imediato, o oficial de operações e o oficial de eletrônica. Da posição que obtivera o ajudante traçou uma reta no rumo então navegado e, para sua surpresa, ela dividia ao meio um alto-fundo de 300 braças, num local de 2000 braças de fundo. Posição obtida de cuidadosa observação de dez estrelas, não dei-

xava dúvidas quanto ao futuro evento, especialmente por se tratar de um alto-fundo com grande área. Instintivamente, o ajudante balançou a cabeça à sua constatação. O comandante, que nada perdia à sua volta, imediatamente indagou:

— Qual a razão desse meneio de cabeça?

— Comandante, é uma incrível coincidência que num marzão desse o navio vá passar exatamente no meio de um alto-fundo!

O navegador, sem sequer procurar inteirar-se sobre o assunto, interpretou o comentário como uma crítica à sua má escolha do rumo, reagindo de imediato:

— Não passaremos sobre nenhum alto-

fundo, nem agora nem mais tarde.

O ajudante, mordido pela agressividade da reação e embalado por seu conhecido atrevimento replicou:

— No caso dessa carta estar correta, estaremos entrando sobre o alto-fundo às 21:00 horas.

Exceto o oficial de eletrônica todos permaneceram no camarim, como a aguardar o resultado da disputa.

Cerca das 21h05min o ajudante observa que, de outro compartimento, o oficial de eletrônica lhe fazia gestos. Foi ao seu encontro e verificou, no ecobatímetro, um belo registro das profundidades. Voltou ao camarim e convidou o navegador:

— Senhor não quer verificar o belo re-

gistro das profundidades no ecobatímetro?

Todos acompanharam o ajudante e ouviram a explicação que dava ao navegador:

— Temos aqui, desde a hora em que o aparelho foi ligado, cerca das 20h50min, o traçado horizontal de um fundo de 2.000 braças; em seguida temos esse paredão vertical e novamente um registro horizontal de 300 braças. O ponto de inflexão foi às 21:00 horas e todas as horas introduzidas no registro o foram pelo oficial de eletrônica, que preparou o aparelho para o evento.

Só então o navegador se tocou de que o alto-fundo era de 300 braças e portanto ridícula fora a sua reação.

O CONJUNTO MUSICAL DE MARINHEIROS DO ENCOURAÇO FLORIANO

Meu pai, Jucundino de Carvalho, foi o aprendiz de marinheiro nº 01 da Escola de Aprendizes-Marinheiros de Aracajú, Estado de Sergipe — turma de 1906. Tinha na realidade 12 anos de idade, pois havia nascido em 15 de novembro de 1896, na cidade de Coité, então Estado da Bahia mas, para poder ser admitido na escola, seu ano de nascimento foi alterado para 1895, completando, então, os 13 anos de idade, conforme consta da Caderneta Subsidiária do Livro de Socorros que tenho em minhas mãos.

Meu pai faleceu em 12 de março de 1967 quando, já na reserva, tinha o posto de capitão-tenente.

Ao longo de sua vida naval, fez aos seus oito filhos dezenas de relatos sobre fatos pitorescos de períodos em que esteve embarcado em navios da Esquadra.

É sabido, e consta da história, que naquela época os marinheiros eram recrutados entre pessoas simples e de pouca cultura, com exceções, dados aos rigores da vida na Marinha, naqueles tempos.

Todavia entre esses homens de diminuta formação intelectual surgiram marinheiros hábeis, cujos nomes ficaram registrados na história naval brasileira.

Relatou meu pai que, quando embarcado no Encouraçado *Floriano*, de outubro de 1922 a 15 de novembro de 1924, existia no navio um conjunto musical com flauta, banjo, cavaquinho, violão e outros instrumentos tocados pelos marinheiros, fato comum em todos os navios.

Certa feita, um oficial do navio, para comemorar o aniversário de pessoa de sua família, convidou o conjunto para uma apresentação em sua residência, em Botafogo.

O conjunto compareceu na hora marcada encontrando a casa cheia de convidados, tendo sido recebidos, à porta, pelo oficial, dono da casa, e demais visitantes.

Os marinheiros compareceram à paisana, isto é, com roupas civis, sendo que o tocador do banjo, marinheiro de 1ª classe de nome Boanerges, vestia um terno todo riscado, em listras horizontais... na flor da moda.

Recepcionando o conjunto, o dono da casa dirigiu-se ao Boanerges, dizendo:

– Boanerges estás bonito, até parece uma zebra.

Satisfeito e feliz, o Boanerges respondeu:

– Quem sou eu para ser zebra, seu Tenente, zebra só pode ser o senhor, a senhora sua mãe, a senhora sua mulher...

Apesar da entrada desastrosa, a festa foi um sucesso, prosseguindo normalmente com os músicos exibindo toda a sua habilidade nos instrumentos.

Em dado momento, alguém lembrou que o Boanerges também cantava e exigiu:

– Canta Boanerges, canta uma das tuas canções.

O ilustre cantor negaceou, fez-se de ro-

gado, alegando que não estava preparado mas, ante a insistência dos presentes, deu a partida.

Dirigiu-se ao conjunto, comandando:

– Dó maior.

O conjunto atacou e o Boanerges disparou:

“Incaiquei, incaiquei

Na cova dela,

La de baixo uma voz me arrespondeu,

Arretira, arretira o pé de riba

E não maitata um amô que já foi teu.

(Estrilho)

Arretira, arretira o pé de riba

E não maitata um amô que já foi teu”

No final a festa foi um sucesso total, muito riso, gargalhadas, etc. etc...

**O sucesso não deve ser medido pelas
culminâncias que uma pessoa atinge, mas
pelos obstáculos que teve de transpor para
alcançá-los**

Booker T. Washington

Conheça o Serviço de Documentação da Marinha



Um inesquecível
passeio pela história
da Náutica e da
Marinha

Navio-Museu *Bauru*



Incorporado à Marinha Brasileira em 1944, o Contratorpedeiro *Bauru* foi construído nos EUA, tendo servido inicialmente à Marinha daquele país.

Participou, na Segunda

Guerra Mundial, de missões de escolta de comboios de navios mercantes, busca a submarinos alemães, apoio no transporte de tropas e patrulhamento.

Em 1981, foi transfor-

mado no primeiro navio-museu do país. Além de seu acervo próprio (canhões, torpedos, etc), abriga exposição sobre a participação da Marinha na Segunda Guerra Mundial.

CARTAS DOS LEITORES

Esta seção destina-se a incentivar debates, abrindo espaço ao leitor para comentários, adendos esclarecedores e observações sobre os artigos publicados. As cartas deverão ser enviadas à *Revista Marítima Brasileira*, que, a seu critério, poderá publicá-las parcial ou integralmente. Contamos com sua colaboração para realizarmos nosso objetivo, que é o de dinamizar a *RMB*, tornando-a um eficiente veículo para idéias, pensamentos e novas soluções, sempre em benefício da Marinha, mais forte e atuante. Sua participação é importante!

ADIREÇÃO

MUITO OBRIGADO, CORVETA FORTE DE COIMBRA

Natal, 4/3/97

Prezado Almirante Brígido

Tive a honra de comandar a Corveta Forte de Coimbra, no período de fevereiro de 1981 a março de 1982.

O comando no mar é realmente algo que nos marca para sempre. No meu caso, a felicidade foi ainda maior, pois eu servira antes, como primeiro-tenente, por dois anos naquela Corveta, e portanto já tinha uma afeição toda especial por ela.

Graças a Deus e à competência dos meus tripulantes, tivemos êxito em todas as fainas que realizamos. Em consequência, os comandantes do 3^o Distrito Naval (Vice-Almirante Brígido e Vice-Almirante Dimas) concederam-nos elogios, que muito me emocionaram, aumentando ainda mais a minha vibração pela Marinha, que me acompanhou não só até o meu último dia no serviço ativo, mas até hoje.

Por isso tudo, não pude suportar calado a carga de emoção, quando a Corveta Forte de Coimbra encalhou e alguns jornalistas despreparados e desinformados, publicavam mentiras irônicas que arranhavam a competência dos tripulantes e dos que lutaram para desencalhá-la.

Assim sendo, resolvi escrever esta crônica que a Tribuna do Norte publicou recentemente. Caso seja considerada de interesse, solicito a sua publicação na Revista Marítima Brasileira.

A 13 de novembro de 1996 recebemos a trágica notícia: a Corveta *Forte de Coimbra* encalhou na véspera, próximo à entrada da barra do porto de Natal e se debatia em vão sobre os arrecifes da Baixinha.

Nos dias que se seguiram, vários ex-tripulantes, alguns parentes dos atuais tripulantes e muitos curiosos, entristecidos mas esperançosos, acompanharam o mais perto que puderam as tentativas de desencalhe



A Corveta *Forte de Coimbra* encalhada próximo à entrada da barra do Porto de Natal

feitas pela nossa Marinha, com extremo profissionalismo, mas infelizmente sem êxito. Era incrível, mas parecia que a Corveta se recusava a desencilhar. Enquanto o tempo passava, ela permanecia imóvel, “chorando lágrimas de ferrugem pelos escovéns envelhecidos”, como diria um certo poeta marinho cujo nome não me recordo.

Nós, que fazemos a Marinha do Brasil, amamos tanto os nossos navios que os consideramos, em vários aspectos, semelhantes a um ser humano, a começar pelo batimento da quilha, ou seja, pela fecundação do óvulo. No lançamento ao mar, o navio desliza pela carreira do estaleiro como em um parto normal. Ele também é batizado, passando a ser chamado por um determinado nome. Nos seus primeiros dias, é submetido a uma avaliação operacional, para verificar se tudo nele funciona como devia, à

semelhança do que faz o pediatra com o recém-nascido. Como o homem, o navio se comunica (sirene, apito, transceptores, etc...), tem sentidos até bastante aguçados graças aos seus sensores (radar, sonar, ecobatímetro, etc...), tem alma (forjada pela fibra, competência e abnegação de seus tripulantes), vez por outra adoece (avarias), é tratado em hospitais específicos (bases navais e estaleiros), envelhece e morre. No entanto, a sua morte é mais triste que a do homem, pois muito raramente um navio morre nos braços de seus entes queridos: o mar, o rio e sua tripulação. Normalmente, docado em um estaleiro, sem tripulantes a bordo, tem o seu corpo esquartejado e vendido como ferro velho. Por isso, parece que alguns navios, que tiveram vidas gloriosas, recusam-se a morrer desse modo e decidem fazer do oceano a última morada.

Ora, a Corveta *Forte de Coimbra* tinha 41 anos de idade. Embora robusta, podemos considerar que era uma saudável anciã de 82 anos, se compararmos a vida útil de um navio com a do homem. Assim, naturalmente já estava sentindo o peso da idade. Além disso, há pouco mais de um ano esteve muito mal e tudo indicava que morreria, pois tinha uma grave lesão em um órgão vital: um eixo de manivelas não mais disponível no mercado. Felizmente, foi salva graças ao transplante desse órgão de sua irmã gêmea, a Corveta *Iguatemi*, que agonizava em Belém.

Depois do transplante, fez várias viagens, durante as quais demonstrou que parecia estar inteiramente recuperada. Entretanto, creio que ela imaginou estar tendo a "visita da saúde", como dizemos aqui no Nordeste, em relação aos enfermos terminais que têm uma súbita melhora antes de morrer. Assim, acreditou que os seus dias estavam contados e resolveu ter uma morte digna. Contando com a cumplicidade de Netuno, escolheu as proximidades da boca da barra de Natal como o local ideal para ser o seu túmulo.

O CONFLITO NOS Balcãs

(RMB, 4^o trimestre de 1996, pág. 202-229)

À página 218, o autor cita como movimentos de resistência à ocupação os dos *chetniks* e dos *partisans*, dirigidos, respectivamente, por Josip Broz (Tito) e pelo General Draža Mihajlovic, acrescentando que "os aliados passaram a apoiar o movimento *partisan*, facilitando, ao final da guerra, a ascensão do Marechal Tito ao poder".

Trata-se, na verdade, de que Tito – que não era senão um chefe-de-guerrilha comunista e não marechal (título que se outorgou, posteriormente) – aprisionou e executou o General Mikajlovic, o qual foi abandonado pelos governos ocidentais para não desagradar os comunistas, como indi-

Apesar de sua tripulação ter feito um esforço sobre-humano para salvá-la, ali morreu abraçada pelo mar que tanto amou e acariciada, nas vazantes, pelas águas do seu querido Potengi, onde costumava descansar no cais da Base Naval de Natal, após brilhar nas fainas realizadas. Caprichosamente, ficou cravada na pedra da Baixinha, em uma posição visível à grande distância, como um monumento à bravura daqueles que, juntamente com ela, salvaram dezenas de embarcações e vidas humanas no mar, durante esses seus 41 anos de excelentes serviços prestados à Marinha do Brasil.

Minha Corveta, os que a avistarem compreenderão o seu gesto e a grandeza dos seus feitos.

Muito obrigado por tudo, querida *Forte de Coimbra*. Fique certa de que aqueles que conviveram com você ou souberam de suas façanhas jamais a esquecerão.

Ronaldo Pereira Villaça

Capitão-de-Mar-e-Guerra (RRm)

Ex-Comandante da CV *Forte de Coimbra* de fevereiro de 1981 a março de 1982

cava o espírito de Yalta.

Não convindo aos comunistas a ascensão de um oficial do Exército, pois era de sua doutrina eliminar a oficialidade de todos os exércitos não-comunistas, como fizeram com a oficialidade polonesa, na Floresta de Katin, e com a oficialidade croata, nas imediações de Maribor.

À página 221, consta que "os alemães convidaram Ante Tarelic para governá-lo. (...) Ao término do conflito, os líderes desse movimento foram presos, julgados e fuzilados".

Quanto a Ante Tarelic, devemos esclarecer que conseguiu refugiar-se na Argentina

e ali permaneceu, sob a proteção do governo desse país, oculto sob falsa identidade.

Ainda à página 221, consta que “em outubro de 1918, o parlamento croata rompeu todos os laços com a Áustria e a Hungria, proclamando a independência da Croácia”.

Cabe assinalar que os navios da Armada austro-húngara que estavam em portos croatas aderiram ao novo Estado croata, içando o pavilhão iugoslavo, entre eles o

Encouraçado (super-dreadnought) *Viribus Unitis* (12 canhões de 305 mm), afundado, a 1ª de novembro de 1918, por “torpedo humano” italiano tripulado pelos oficiais de Marinha Raffaele Rossetti e Raffaele Paolucci (este, médico), quando já arvorava a bandeira iugoslava, fundeado no porto de Pola.

Lauro Nogueira Furtado de Mendonça
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Ref²)

DUAS ÉPOCAS E O PRESENTE — E AS ESCUNAS? *

PRIMEIRA METADE DO SÉCULO XIX

Estamos ao largo da costa brasileira, em mar picado e brisa forte. Um grupo de lindíssimos veleiros, navegando com amuras por boreste, ultrapassa o horizonte, aproximando-se do nosso ponto de observação.

À testa da formação, singra, imponente, magestosa Fragata (*Constituição*, 62 canhões), dominando a ondulação graças a seu grande deslocamento, e, assim, balouçando ritmicamente, com solenidade.

Depois, duas Corvetas (*Defensora*, 26 peças, e *Liberal*, 22), airosas e elegantes, mas que — de menor porte, menor pontal e menor calado — já se ressentem do mar agitado: o seu caturro não tem “solenidade”, a palavra que o define melhor é, talvez... “obstinação”.

Por fim, as Escunas (*Bela Maria*, *Bela Americana*, *Andorinha*, *Lebre*, *Fluminense*, *Rio-Grandense* — três a cinco canhões), pequeninas, leves, ágeis, de aspecto falsamente delicado. Vão jogando, caturrando e arfando, em cadência rápida, arrojando-se resolutamente contra a vaga, nela mergulhando o gurupés... para mostrar, a seguir, todo o talhamar... e voltar a bater o

oceano em ocasionais culapadas, que provocam nuvens de espuma vaporizada, ostentando — por vezes — coloridos e fugazes arco-íris, sob o sol tropical.

ÚLTIMOS ANOS DO SÉCULO XIX

No mesmo ponto do mar, igualmente agitado, uma outra *Constituição* vai singrando; em sua esteira uma outra *Defensora* e, na esteira desta, também outra *Liberal*, todas três, fragatas. Há, ainda, duas corvetas, *Inhauma* e *Jaceguay*. Cercando-as e protegendo-as vêm as escunas do final do século..., novamente *Bela Maria*, *Bela Americana*, *Andorinha*, *Lebre*, *Fluminense*, *Rio-Grandense*. Temos aqui uma força-tarefa.

Deixamos os maiores navios e observamos os menores.

Exatamente como suas ancestrais, vão arremetendo valentemente contra as ondas, cobrindo-se e descobrindo-se de água e de espuma, que invadem o castelo e vêm rebater-se contra o armamento de proa e a ponte; mergulham e soerguem-se, equilibrando-se, firmes na rota. Lembram, ademais, cães rafeiros, pois parecem farejar e perquirir em roda, procurando possíveis ameaças, todos os sensores em ação. São

*N.R.: *Escuna*: embarcação ligeira, de dois mastros e velas latinas quadrangulares.

semelhantes; porém – duas a duas – apresentam-se diferenciadas para o combate de superfície, o anti-submarino e o de defesa aérea.

A Segunda Guerra Mundial fez reviver as denominações de “Fragata” e “Corveta” a navios que em nada lembram seus homônimos da Marinha a vela; talvez – só e longinquamente – em sua destinação específica.

Ora, se no passado possuímos belíssimas fragatas e corvetas a vela, e hoje con-

tinuamos mantendo a mesma classificação para as nossas modernas unidades de combate, por que não denominar “escunas” a pequenos e agressivos navios, lembrando o heroísmo de seus antecessores, que vasculharam e defenderam nossos mares no século anterior, lutando com denodo e galahardia, inigualável audácia e ilimitada bravura?

Alexandre M. Amendola
Tenente-Coronel (Ret^o)

MINHA HOMENAGEM AOS ENGENHEIROS NAVAIS

Muito jovem, lia, extasiado e cheio de entusiasmo patriótico, a seguinte frase, referida a navios por nós fabricados:

“... plano de Napoleão Level, artilharia de Henrique Batista e máquinas de Carlos Braconnot”.

Realmente, quanto devemos à atividade dinâmica e ao conhecimento técnico daqueles homens que, no decurso da Guerra da Tríplice Aliança, entregaram à Esquadra o que havia de mais moderno em construção naval, entre outros os seis valentes pequenos Monitores (*Alagoas, Pará, Piauí, Ceará, Rio Grande, Santa Catarina*), que tanto se distinguiram em combate! Após a guerra, é deles a esplêndida Corveta *Vital de Oliveira*, primeiro navio brasileiro a realizar circunavegação mundial, ao comando de Júlio de Noronha!

E o belíssimo Cruzador *Almirante Barroso*, o seguinte a fazê-lo, comandado por Custódio de Mello? Ah, este foi obra de Cândido Brasil, o engenheiro que projetou o primeiro navio de guerra inteiramente metálico aqui fabricado, Canhoneira com o expressivo nome de *Iniciadora*! Fiscalizou a construção do “Escola” *Benjamim Constant* (que faria a terceira circunavegação, ao comando de Gomes Pereira) e produziu o Cruzador *Primeiro de Março*... para

morrer na explosão do *Aquidabã*!

Trajano de Carvalho foi o construtor dos excelentes Cruzadores *Guanabara, Parnaíba e Trajano*, este último tendo recebido seu próprio nome por intervenção direta do Imperador Pedro II!

Júlio Régis Bittencourt – bem mais recentemente – volta a despertar nossa vibração nacionalista e admiração! Projetou e construiu os *Brasil e Itália*, únicos *clippers* jamais fabricados no País! Reformou inteiramente o, já velho, Encouraçado *Minas Gerais*, dando-lhe silhueta atualizada; e despertou definitivamente o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (naquele tempo, Arsenal de Marinha da Ilha das Cobras) do sono que lhe fora imposto, através do Monitor *Parnaíba*, logo seguido dos Mineiros da classe C, dos Contratorpedeiros das Classes M e A!...

A estirpe se mantém. Sabe como produzir fragatas, como projetar modernas corvetas, como construir submarinos, como lançar ao mar ágeis patrulhas, dedica-se a descobrir os segredos da propulsão nuclear, que nos são escondidos. Homens extraordinários, que trabalham silenciosa e meritoriamente, permitindo a seus Camaradas do Mar o cumprimento de sua missão, a prática de sua nobre profissão!

Seus nomes... raramente "vêm à tona"...
são pouco conhecidos...

E pergunto: Por que a Marinha não lhes
presta homenagem, batizando com nomes
tão dignos, alguns de seus navios?

Mas... haverá homenagem mais mere-
cida?

Alexandre M. Amendola
Tenente-Coronel (Ret^o)

**Reputação é o que você tem quando chega.
Caráter é o que você deixa quando parte.**

Eleanor L. Doan

BALLIESTER

O Brasil tem tido, entre seus numerosos e privilegiados artistas, grandes pintores marinhistas; basta lembrar dois expoentes maiores, Vitor Meirelles e José Pancetti.

Marinhistas foram, mas vendo o mar na sua pujança, na sua beleza plástica, na atração irresistível exercida sobre a alma do artista.

Bem diferente foi a perspectiva de Carlos Balliester (Carlos Balliester d'Albuquerque Paes foi seu nome completo, usado quando assinava expedientes da Prefeitura Municipal do Distrito Federal, da qual era amanuense): o navio, a belonave, era o que o atraía; por isso, como o fizera antes Marc Ferrez com sua câmera fotográfica, Balliester usou o pincel para, continuamente, retratar nossa Marinha de Guerra. Fê-lo numa época excepcional, quando a Esquadra, mercê dos programas Júlio de Noronha e Alexandrino, tornou-se uma das mais po-

derosas do mundo, chegando a ter, durante certo tempo, os dois maiores *dreadnoughts* que sulcavam os mares, os Encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo*.

Com excepcional maestria e dispondo de notável olho para buscar os numerosos detalhes dos navios que pintava, legou-nos Balliester extensa obra, hoje (e para sempre) preservada em museus e importantes coleções particulares. Evidencia ela, ao público e aos marinheiros do presente, a importância que sempre foi dada pelo País à Marinha do Brasil.

Fez sua vida artística no Rio Janeiro e sua origem é controvertida (ou Pernambuco, ou Rio de Janeiro, ou Paraíba). Declarou-se discípulo de Augusto Petit.

A mostra organizada pelo Serviço de Documentação da Marinha em fevereiro e montada no Espaço Cultural da Marinha, Rio de Janeiro, visou a recordar o grande pintor prestando-lhe justa, resgatadora



Cruzador *Barroso* – Acervo Museu Naval e Oceanográfico (SDM)

homenagem, na tentativa de colocar seu nome entre os grandes artistas que, desde os tempos coloniais, vêm preservando a memória visual deste imenso e rico Brasil.

Foi inaugurada pelo Comandante do 1º Distrito Naval, Almirante-de-Esquadra Carlos Edmundo de Lacerda Freire, com a presença do Diretor-Geral do Material da Marinha, Almirante-de-Esquadra Arlindo Vianna Filho e diversas outras autoridades e convidados.

Carlos Balliester é um marinhista brasileiro muito pouco referenciado na bibliografia especializada. Laudelino Freire cita apenas o seu nome como um dos “novos” (1916). *O Dicionário das Artes Plásticas no Brasil*, 1969, de Pontual, não o menciona. Theodoro Braga dá-lhe umas poucas referências. Apenas *O Dicionário Brasileiro de Artistas Plásticos* dedica-lhe um certo verbete, como também o recente “O Brasil pintado por mestres nacionais e es-

Encouraçados *Minas Gerais* e *São Paulo* – Acervo do Museu Naval e Oceanográfico (SDM)





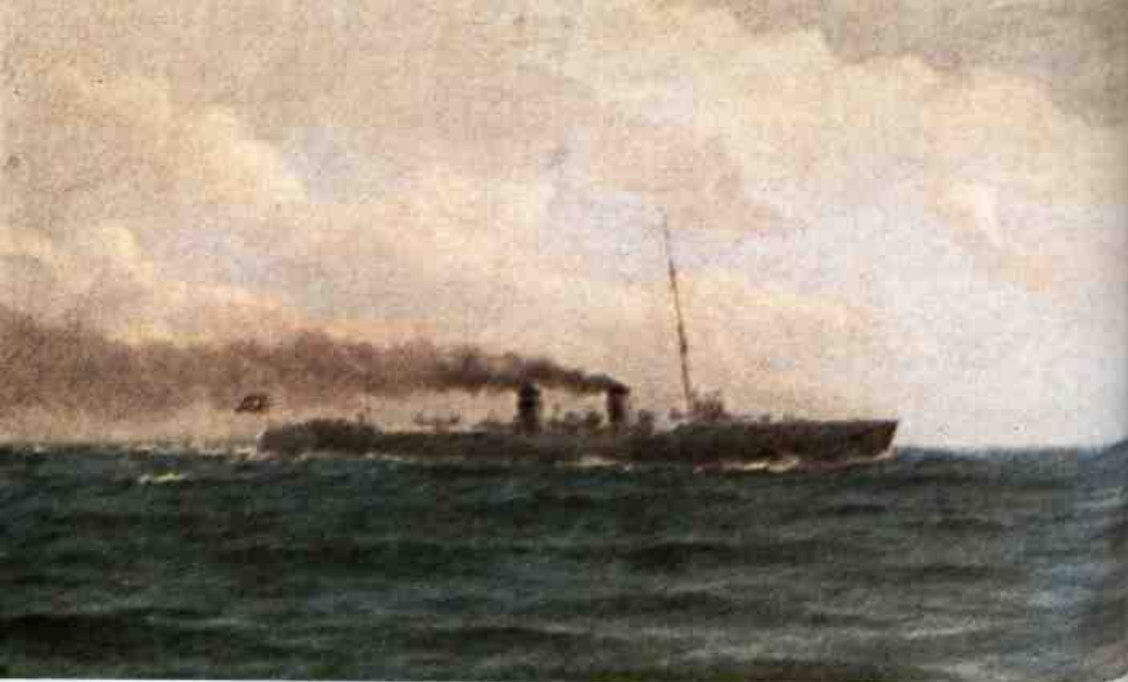
Bertioga – Coleção Comando de Operações Navais

trangeiros”, São Paulo, 1987, com textos de Luiz Marques, que o dá falecido em Portugal, 1925, e nascido na Paraíba e declara: “Não se sabe praticamente nada sobre Carlos Balliester, cujo nome ainda sequer foi incluído na bibliografia de referência sobre a pintura brasileira”.

É um artista que, surpreendentemente, não está representado no Museu Nacional de Belas Artes.

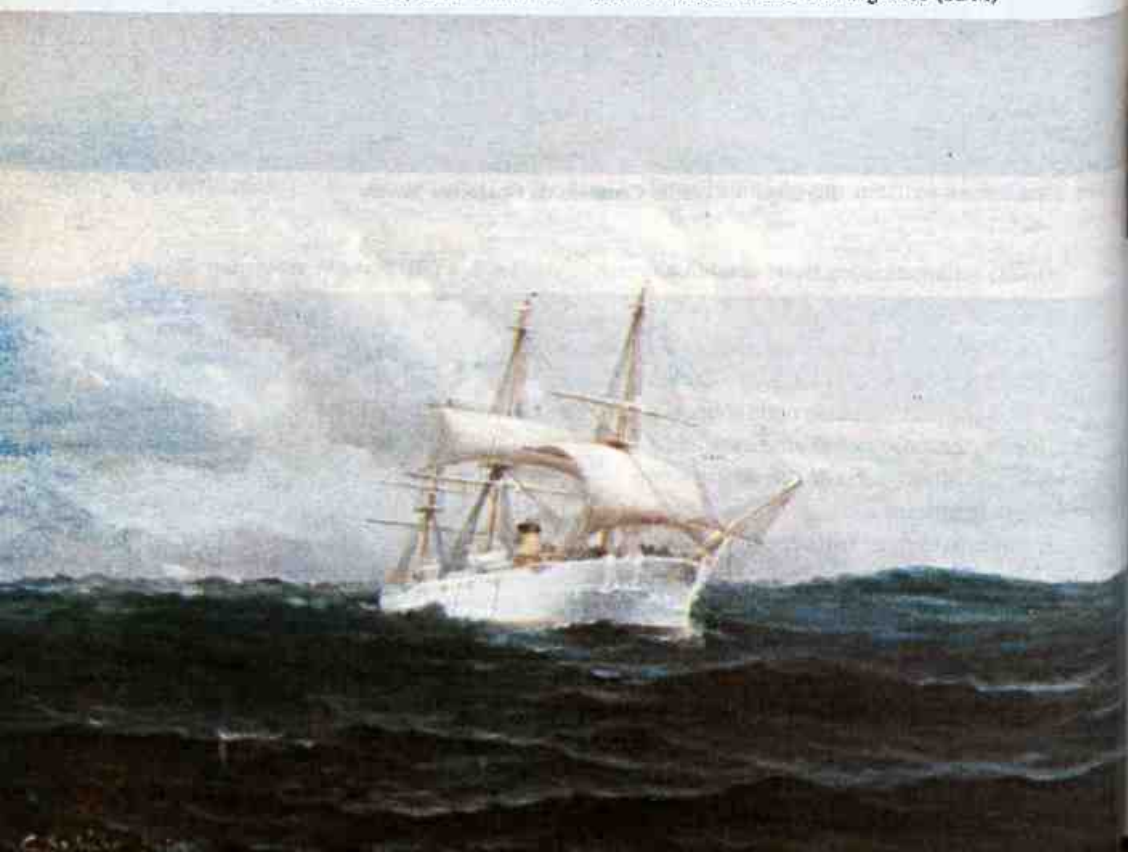
Conforme levantamento nos catálogos das Exposições Gerais das Belas Artes constatada-se sua presença, não assídua, com:

“Praia da Boa Viagem”(efeito de tarde — em 1896), “Ao sair da lua”(em 1898), “Efeito de manhã”(marinha), “Marinha”, “O *Almirante Barroso* ancorado na Baía do Rio de Janeiro”, “O por do sol”, “Ancoradouro de São Bento”(em 1902), “Carambolas e damascos portugueses”, “Flores em copo d’água”, “Frutas”, “Paquete mercante em descarga”, “Cair da tarde”(Ilha do Governador — em 1905), “Galera em alto-mar”(efeito de luar), “O temporal”(em 1916, obtendo então uma menção honrosa de 1ª grau), “Final de descarga”(em 1919), “Ilha do Gover-



Cruzador *Bahia* – Acervo Museu Naval e Oceanográfico (SDM)

Navio-Escola *Benjamin Constant* – Acervo Museu Naval e Oceanográfico (SDM)



nador" (marinha), "Poesia do luar" (marinha), "Crepúsculo" (marinha — em 1925), e "Noite de luar".

O Museu Naval possuiu vários óleos, encomendados pela Marinha: "Navio-Escola *Benjamin Constant*", "Encouraçado *Minas Gerais*" (1905), "Contratorpedeiro em patrulha no Atlântico Norte", "Cruza-

dor *Barroso*" (três, sendo dois sobre tela e um sobre madeira), Encouraçado *Minas Gerais* iluminando o Cruzador *Barroso*", "Vista parcial da superestrutura do Encouraçado *São Paulo* com bandeira belga com presença a bordo dos reis da Bélgica" (1920), "Encouraçado *São Paulo*" (1929), "Contratorpedeiro *Pará*",

Acervo Museu Naval e Oceanográfico (SDM)



Navio-Escola *Benjamin Constant*

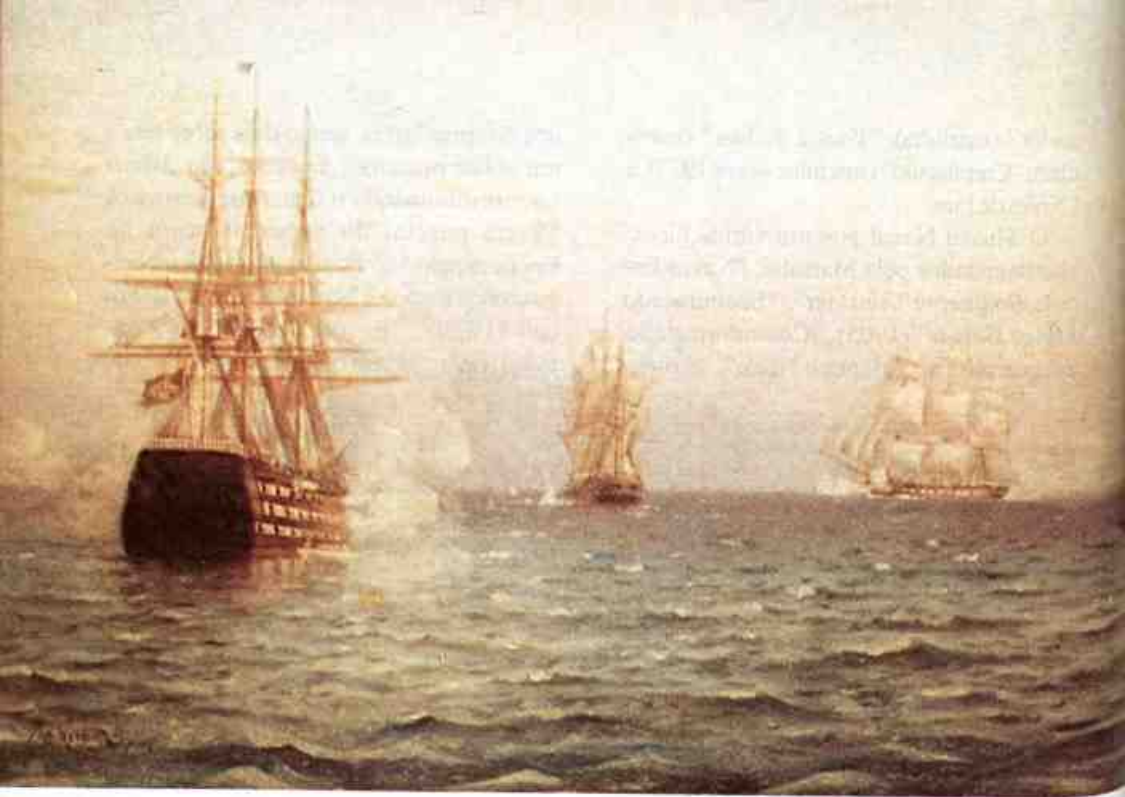
"Encouraçado *Aquidabã*", "Divisão Branca" (acervo do Museu Histórico Nacional), "Divisão naval" (acervo do MHN).

Balliester de quando em vez aparece nos leilões: No Acervo Galeria de Arte (outubro de 1981), estava "Paisagem" (1920); na Bolsa de Arte do Rio de Janeiro (1984), "Paisagem com mar", óleo sobre madeira; na Bolsa de Arte-Leilão em São Paulo (setembro de 1987), "Barcos na praia", óleo; e

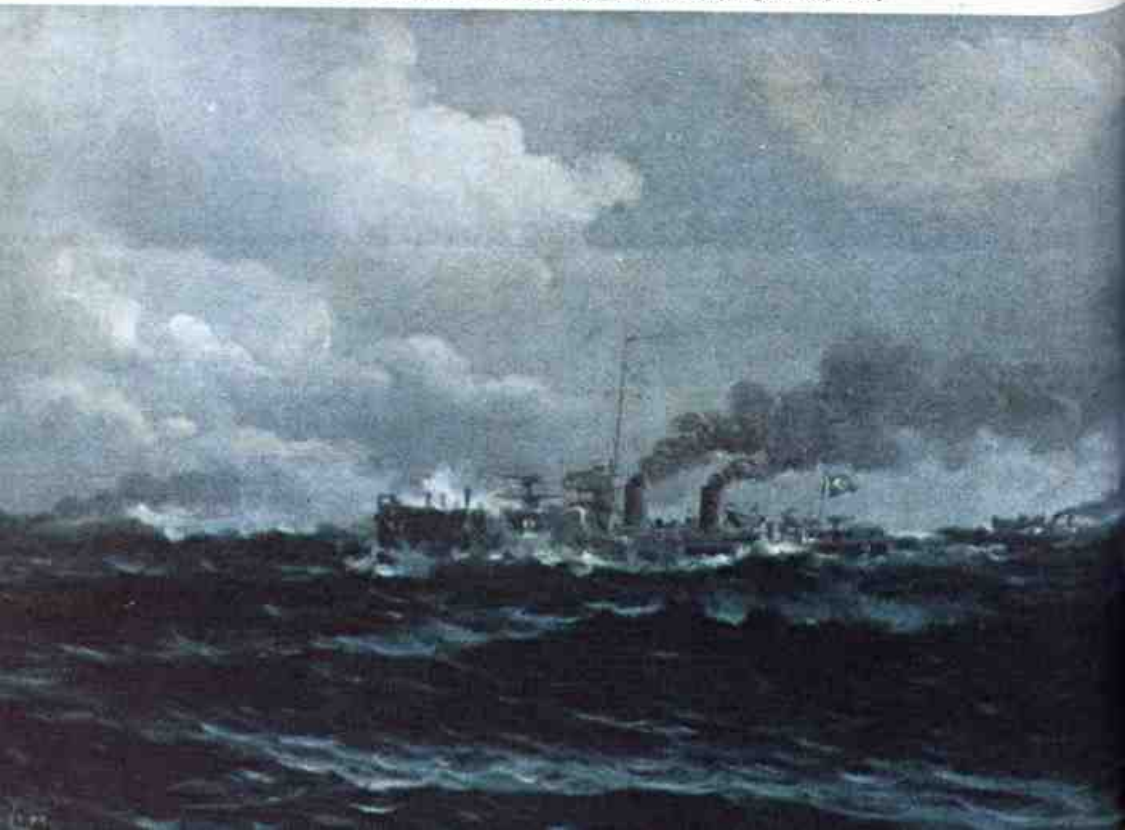
no Centro Cultural Itaipava — 1º Grande Leilão, "Caravela", óleo sobre madeira de 1914.

O Museu de Arte de São Paulo (MASP) possui "Marinha com regatas a vela e rebocador", doação de Erna Müller Carioba.

O marchand Maurício Pontual, numa exposição em São Paulo (De Frans Post a Visconti, 1977), apresentou de Balliester "Baía de Guanabara vista de Icaraf", óleo sobre madeira.



Acima, Nau *D. Pedro I* e Fragata *Niterói*; abaixo, "Contratorpedeiro *Pará* em patrulha no Atlântico Norte". Ambos do acervo Museu Naval e Oceanográfico (SDM)

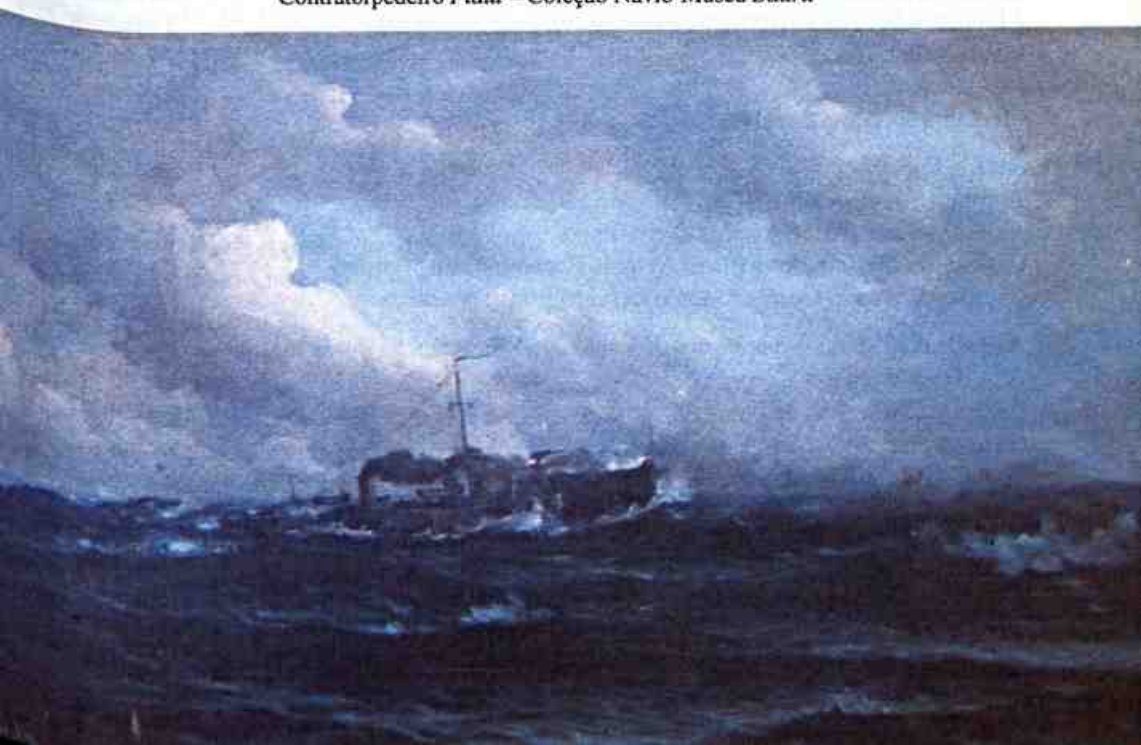




Encouraçado *São Paulo* – Coleção Diretoria de Finanças da Marinha

Veja também mais obras de Balliester nas 2^a, 3^a e 4^a capas.

Contratorpedeiro *Piauí* – Coleção Navio-Museu *Bauru*



DOAÇÕES AO SDM

DEPARTAMENTO DE MUSEU NAVAL E OCEANOGRÁFICO

Relação de peças doadas no 1º trimestre de 1997

Escultura em pedra polida, cor verde-petróleo, representando esquimó ao lado de um urso	Comando do 1º Distrito Naval
Placa com o dístico "Tudo pela Pátria", medindo 103 x 13 cm, e sino de bronze do Navio Hidrográfico <i>Canopus</i> , medindo 30 cm de diâmetro por 29 cm de altura	Navio Hidrográfico <i>Canopus</i>

DEPARTAMENTO DE BIBLIOTECA

Relação dos doadores do 1º Trimestre de 1997

Estado Maior da Armada	8 volumes
Contra-Almirante (RRm) Mucio Piragibe Ribeiro de Bakker	6 volumes
Capitão-de-Mar-e-Guerra Paulo Frederico Soriano Dobbin	5 volumes
Library of Congress	5 volumes
Diretoria de Hidrografia e Navegação	3 volumes
Organização Marítima Internacional	3 volumes
Almirante-de-Esquadra (Ret ^o) Arnaldo de Negreiros Jannuzzi	2 volumes
Instituto de Defesa Nacional	2 volumes
Lais Guedes	2 volumes
Marcelo Moutinho da Silva	2 volumes
Senado Federal	2 volumes
Almirante-de-Esquadra (RRm) Julio de Sá Bierrenbach	1 volume
Vice-Almirante (RRm) José Luiz Feio Obino	1 volume
Capitão-de-Mar-e-Guerra (Rrm) Antonio Eugenio Botto Martire	1 volume
Capitão-de-Mar-e-Guerra Antonio Cesar Martins Sepulveda	1 volume
Agência da Capitania dos Portos do Estado de Minas Gerais em Januária	1 volume
Ann Helen Wainer	1 volume
Corporacion Andina de Fomento	1 volume
Eletropaulo	1 volume
Marcelo Peixoto da Silva	1 volume
Secretaria Municipal de Cultura	1 volume
Sociedade de Arqueologia Brasileira	1 volume
Zelia Campbell	1 volume

PERIÓDICOS RECEBIDOS

ARGENTINA

Boletim del Centro Naval – jul./set. 96

BRASIL

A Defesa Nacional – jul./set. 96

Revista do Exército Brasileiro – jul./set. 96

CHILE

Revista de Marina – nov./dez. 96

CORÉIA

Koreana – outono 96

ESPAÑA

Revista de História Naval – out., nov., dez. 96

Revista General de Marina – ago./set., nov. 96

ESTADOS UNIDOS

KTB Newsletter – out./nov. 96

Proceedings – nov., dez. 96

FRANÇA

Aerospatiale – fev., mar. 97

Armées d'Aujourd'hui – dez. 96/jan. 97

Cols Bleus – 12, 19, 26/10; 2, 9, 16, 23, 30/11; 7, 14, 21 e 28/12/96; e 04/01/97

Le Droit Maritime Français – out., nov. 96

INGLATERRA

Mercator's World – nov./dez. 96

ITÁLIA

Rivista Militare – set./out., nov./dez. 96

Rivista Marittima – nov., dez. 96

PAÍSES BAIXOS

Holland Horizon – out./dez. 96

PORTUGAL

Nação e Defesa – out./dez. 96

Revista da Armada – dez. 96

Conheça o Serviço de Documentação da Marinha Museu Naval e Oceanográfico

Seu acervo possui pinacoteca, prataria, mobiliário, medalhas, condecorações, indumentária, armaria, peças de antigas belonaves, modelos de naus, caravelas, galeões e navios de guerra contemporâneos.

Para os visitantes, o SDM oferece visita guiada, que devem ser marcadas pelo telefone (021) 533-7626. As escolas da rede pública de ensino podem contar ainda com transporte gratuito.

Rua D. Manuel, nº 15, Praça XV – Centro – Rio de Janeiro.
Aberto ao público de 12:00 às 16:30 horas, diariamente.

A entrada é franca

COLABORADORES

AE	(RRm)	Eddy Sampaio Espellet
AE	(FN-RRm)	Coaraciara Brício Godinho
VA	(EN-RRm)	Armando de Senna Bittencourt
VA	(Ref ^o)	Luiz Edmundo Brígido Bittencourt
CMG	(Ref ^o)	José Maria Barreira da Fonseca
CMG	(Ref ^o)	José Geraldo da Costa Cardoso de Melo
CMG	(Ref ^o)	João Oswaldo Pirassinunga
CMG	(RRm)	Fernando Moraes Baptista da Costa
CF		Caetano Tepedino Martins
CF	(EN)	Maurício Kiwielewicz

SUMÁRIO

ARTES MILITARES

ESTRATÉGIA

O emprego limitado do Poder Naval (189)

PENSAMENTO MILITAR

A Marinha do Brasil no século XXI (191)

EDUCAÇÃO

IDIOMA PORTUGUÊS

A Língua Portuguesa (196)

FORÇAS ARMADAS

FORÇAS ARMADAS DO MUNDO HISPÂNICO-LUSITANO

Balanco do poderio militar do mundo hispânico-lusitano (199)

MARINHA DA ALEMANHA

A Marinha alemã - Hoje e amanhã (200)

MARINHA DO BRASIL

Entrevista com o Diretor de Engenharia da Marinha (201)

Brasil: opções para uma Marinha com orçamento exíguo (204)

MARINHA DA ITÁLIA

Forças navais italianas - Hoje e amanhã (208)

SUBMARINOS

Programas de construção, modernização e recuperação de submarinos na América Latina (210)

GUERRAS

GUERRA ANTI-SUBMARINO

Operações anti-submarinas em águas pouco profundas (213)

GUERRA DAS MALVINAS

Como a Guerra das Malvinas foi ganha (215)

GUERRA DE MANOBRAS

A guerra de manobra (218)

GUERRA DE MINAS

Guerra de Minas, uma arma esquecida (223)

HISTÓRIA

HISTÓRIA DA ALEMANHA

O muro invisível da Alemanha unificada (229)

PODER NAVAL

PODER NAVAL NO MUNDO

O Poder Naval no século XXI (234)

PSICOSSOCIAL

HOMOSSEXUAIS

Por que não os gays? (236)

ÍNDIOS

Sobre a República Socialista Ianomâmi (237)

RELAÇÕES INTERNACIONAIS

OTAN

Reestruturação da OTAN (245)

EMPREGO LIMITADO DO PODER NAVAL

Revista de Marina (Chile), nº 3/94

Vice-Almirante Horacio Justiniano Aguirre

O autor, especialista da Marinha chilena em assuntos de estratégia, conferencista dos estabelecimentos de altos estudos chilenos e articulista das revistas especializadas, procura destacar, no trabalho em questão, a atualidade e importância do Emprego Limitado do Poder Naval (ELPN) no exercício da política externa e, por vezes, da política interna das nações.

Citando exemplos históricos, ocorridos entre 1918 e 1968 e que descreve com algum detalhe em anexo ao seu artigo, procura demonstrar a validade da "política das canhoneiras" no exercício da "diplomacia coercitiva", mostrando resultados positivos, seja na imposição da vontade da nação que o emprega, seja na redução dos riscos de uma ação de guerra de maiores proporções e custos.

Com apoio em uma série de especialistas internacionais de alto nível, relembra o autor algumas características do ELPN, peculiares ao Poder Naval e de possível dosagem, quando de sua aplicação de forma limitada. Dentre elas menciona: flexibilidade política, operativa e logística, simbolismo e capacidade de projeção.

Ao justificar a atualidade desse tipo de ação naval, freqüentemente referido como ultrapassado e imperialista pelos "pacifistas de prontidão", relembra o autor, aos leitores mais sérios, que "situações de tensão e crise corresponderão a diversos fatores decorrentes da imprecisão dos direitos sobre o mar e da exigência, sempre crescente, de necessidades para satisfazer a

um mundo em acelerado crescimento populacional, cuja alimentação exigirá os maiores esforços em atividades extrativistas de recursos do mar". Lembra, ainda, que "ao mesmo tempo, a escassez de minerais terrestres, em fase de baixa e esgotamento, exigirá, dentro de muito pouco tempo, a intensificação de atividades extrativas de reservas do solo e do subsolo do mar".

Afirmando que "a dita Nova Ordem Mundial e sua evolução previsível não justificam, de modo algum, a tola conclusão a que chegam alguns políticos, que nada têm

de iludidos ou inocentes, de se permitirem afirmar que o mundo tende a converter-se num paraíso, cheio de paz e felicidade, desaparecendo as lutas pelo poder e o

enfrentamento entre estados", conclui o autor que "não há razões para que sejam alteradas as características da luta selvagem pela vida e pelo poder".

Prevedo que as disputas em torno dos recursos do mar, muito provavelmente, não levarão a conflitos nucleares, por se tratarem de conflitos de baixa intensidade, prevê o autor que se resolvam com ações de Emprego Limitado do Poder Naval.

Portanto, justifica a conveniência da manutenção de um estado de prontidão nacional para o exercício daquele Poder.

O artigo é de interessante leitura para todos aqueles envolvidos na formulação da Política Naval nacional e ainda mais para os responsáveis pela diplomacia nacional, que ultimamente, por razões várias, parecem ter renegado a importância histórica

Não há razões para que sejam alteradas as características da luta selvagem pela vida e pelo poder

da "diplomacia dos canhões" e da diplomacia naval, como instrumentos de peso de nossa diplomacia nacional na defesa e imposição dos interesses brasileiros.

O autor, em anexo, relaciona os seguintes exemplos:

●1918-1921 – Agressor: Grã-Bretanha; Vítima: Rússia (forças bolchevistas e alemãs na área do Báltico). Depois do armistício com a Alemanha, foi enviada uma força naval britânica ao Báltico para "mostrar o pavilhão britânico e apoiar sua política". Foi retirada definitivamente em 1921, não tendo conseguido, até então, derrubar o governo soviético e permitir que a Estônia, Letônia e Lituânia e, em menor grau, a Finlândia, resistissem ao ataque russo e alemão e consolidassem sua independência.

●14 de agosto de 1922 – Agressor: Grã-Bretanha; Vítima: China. O Presidente Sun Yat Sen foi resgatado de Cantão depois de sua derrota pelos rebeldes chineses e mandado a Shangai em uma canho-neira britânica, com êxito.

●Setembro/novembro de 1922 – Agressor: Grã-Bretanha; Vítima: Turquia. A frota britânica foi enviada aos Dardanelos e ao Bósforo, para tentar evitar que as forças turcas (que haviam derrotado os gregos depois da guerra em que a Grã-Bretanha foi neutra) cruzassem para a Europa. A ação teve êxito.

●5 de agosto de 1921 – Agressor: Estados Unidos; Vítima: China. A Marinha dos Estados Unidos resolve patrulhar o Rio Yangtsé "para proteger os interesses norte-americanos, vidas e propriedades, manter e melhorar as relações amistosas com o povo chinês". O êxito alcançado no primeiro objetivo foi maior que no segundo.

●Janeiro de 1930 – Agressor: União Soviética; Vítima: Turquia. A entrada imprevista no Mar Negro do Encouraçado soviético *Parizhkaya Communa* e do Cruzador *Profintern* altera o equilíbrio naval em van-

tagem da União Soviética "e a isso deve atribuir-se à causa da aceitação pela Turquia do protocolo sobre armamentos navais firmado pelos dois países em 7 de março de 1931".

●6 de abril de 1937 – Agressor: Espanha; Vítima: Grã-Bretanha. O Cruzador nacionalista espanhol *Almirante Cervera* detém um navio britânico com destino a Bilbao. O governo britânico aceita inicialmente o bloqueio que assim iniciou-se, mas oportunamente seus navios de guerra intervêm para proteger a passagem de unidades britânicas que transportam alimentos. Durante esse período, o bloqueio espanhol fracassa e a Marinha britânica obtém êxito.

●6 de fevereiro de 1942 – Agressor: Grã-Bretanha; Vítima: Noruega. O HMS *Cossack* entra em águas territoriais da Noruega e, ignorando protestos, liberta 299 prisioneiros britânicos do navio alemão *Altmark*. Obteve êxito.

●12 de setembro de 1952 – Agressor: Estados Unidos; Vítima: União Soviética. O Presidente Tito, da Iugoslávia, embarca no USS *Coral Sea* para assistir a uma demonstração de potência de fogo durante a visita a Split, realizada por aquele navio-aeródromo norte-americano com o Cruzador *Salem* e quatro contratorpedeiros. Embora as visitas navais usualmente não contem, esta demonstração de que a ajuda norte-americana estava disponível – e era aceitável – para a Iugoslávia, levava uma mensagem óbvia para Stalin.

●1ª de setembro de 1958 – Agressor: Grã-Bretanha; Vítima: Islândia. A Marinha Real britânica começa uma campanha para anular a proibição da Islândia de pesca dentro das 12 milhas da costa islandesa. De 1ª de setembro de 1958 a 14 de março de 1959, a Marinha britânica frustrou 69 intentos islandeses de arrestar pesqueiros britânicos, mas acabou cedendo à proibição da Islândia.

●17 de novembro de 1960 – Agressor: Estados Unidos; Vítima: Cuba. Devido a levantes armados em Cuba, supostamente inspirados pelo regime de Fidel Castro, contra os governos da Guatemala e Nicarágua, o Navio-Aeródromo USS *Shangri-La* e contratorpedeiros patrulham, com êxito, o litoral caribenho desses dois países até 10 de dezembro “para evitar a intervenção por parte de elementos comunistas... mediante o desembarque de Forças Armadas ou abastecimentos do exterior”.

●21 de fevereiro de 1963 – Agressor: França; Vítima: Brasil. O Contratorpedeiro francês *Tartu* é enviado à zona de pesca ao

Nordeste do litoral brasileiro, devido à captura de três barcos franceses de pesca de lagosta por navios de guerra brasileiros, a 60 milhas da costa.

●23 de janeiro de 1968 – Agressor: Coreia do Norte; Vítima: Estados Unidos. A Coreia do Norte interrompe o emprego de navios norte-americanos que faziam exploração eletrônica em seu litoral, mediante a captura do USS *Pueblo*. Levam o navio e sua tripulação ao porto antes que as forças norte-americanas pudessem interferir. O governo norte-americano, mais tarde, teve de sujeitar-se a concessões humilhantes para obter a liberdade de sua tripulação.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ARTES MILITARES> /Estratégia/; Emprego limitado do Poder Naval; Chile; Rev.&Rev;

A MARINHA DO BRASIL NO SÉCULO XXI

Revista do Clube Naval (Brasil), nº 301, 3^o trimestre/1996

Entrevista com o Almirante José Maria do Amaral, por Alfredo Quintella

Em entrevista à referida revista, o Almirante Amaral faz uma análise e avaliação do cenário em que nos encontraremos no século XXI, quais as perspectivas para a Marinha do Brasil e qual o seu grau de aprestamento desejável.

Perguntado inicialmente sobre a evolução política mundial, após o término da Guerra Fria, o Almirante opinou estarmos vivendo em um momento de transição que poderá se prolongar por mais alguns anos. Ele avaliou a questão da seguinte forma: “Entre 1945 e o final da década dos 80 participamos de um cenário internacional no qual, progressivamente, foram sendo estruturadas as condicionantes básicas de um relacionamento temporário.

“Havia, e ainda continua existindo, um poder hegemônico a querer determinar, ou procurar estabelecer regras de procedimento no trato entre nações soberanas. Surgia, pouco a pouco, um contestador nitidamente orientado e desejoso em disputar tal hegemonia. A vertente tecnológica, a vertente econômica e, também, a vertente ideológica estabeleceram as estratégias e táticas nessa confrontação. Assim sendo,

por convencimento e/ou por uma presença mais poderosa, ou mais influente, criou-se um *modus vivendi*, em que falávamos de holocausto nuclear, deterrência mútua, democracia, comunismo e seus derivados, como se todos esses conceitos, toda essa

O contestador, evidentemente, perdeu o jogo. Sua estrutura ideológica não havia conseguido gerar um modelo econômico, capaz de suportar, financeiramente, as exigências tecnológicas da confrontação

terminologia, representassem uma realidade permanente.

"Na década dos 80, as superpotências empenharam-se no que costumam denominar de um jogo de pôquer em grande escala. As apostas cresceram em ritmo acelerado. Não importou, por exemplo, que a nação credora mais importante do mundo se transformasse na maior nação devedora. Ou que ocorressem "blefes" – e a Iniciativa de Defesa Estratégica é o melhor exemplo dessa jogada.

"O contestador, evidentemente, perdeu o jogo. Sua estrutura ideológica não havia conseguido gerar um modelo econômico, capaz de suportar financeiramente as exigências tecnológicas da confrontação. Daí o seu retraimento, o que parecia significar, por consequência, que o então poder hegemônico viria obter uma predominância ainda mais nítida.

"Ocorre, porém, que o desmoronamento da estrutura da Guerra Fria possibilitou que atores até então cerceados pela ambiência predominante pudessem estabelecer uma ação de presença significativa e expressar com maior clareza seus interesses vitais. Do mesmo modo, problemas até então amortecidos pela disputa hegemônica tornaram-se mais evidentes e estão a demandar soluções que ultrapassam a capacidade de imposição ou, até mesmo, de persuasão pela atual nação líder. Por exemplo, a questão ambiental, as carências energéticas e de alimentação; o alargamento do "fosso" entre desenvolvidos e subdesenvolvidos; as consequências econômicas no contexto de uma globalização e a existência, ou não, de

uma autoridade que represente e seja reconhecida como a responsável pela implantação de uma ordem mundial que possua uma conotação democrática.

"Vivemos, então, em um "momento" de reajuste do cenário internacional, em que todos os fatores e agentes acima mencionados interagem até mesmo de maneira imprevisível. Tal condição torna bastante difícil, se não impossível, prever com relativa exatidão qual será o modelo político que irá prevalecer no início do próximo século.

"O tema da globalização, uma idéia-força que parece estar exercendo uma forte influ

ência no raciocínio mundial representa, por exemplo, a meu ver, uma realidade antiga que volta a ser discutida agora, com novas roupagens, graças ao progresso da informática.

"A história da humanidade, como a conhecemos, tem demonstrado sobrejamente a contínua presença dos "fortes" e

A história da humanidade, como a conhecemos, tem demonstrado sobrejamente a contínua presença dos "fortes" e dos "fracos"; dos dominadores e dos subservientes. Sempre haverá a lógica do poder, ditando regras que se ajustem aos interesses dos poderosos

dos "fracos"; dos dominadores e dos subservientes. Sempre haverá a lógica do poder, ditando regras que se ajustem aos interesses dos poderosos.

"A pergunta básica a ser respondida é: Continuará prevalecendo apenas um pólo de poder perfeitamente identificado? Ou surgirão naturalmente outros pólos de poder com a capacidade de minimizar e, até mesmo, neutralizar a influência do poder hegemônico?

"O aspecto importante a ser levado em conta é de que a sociedade internacional irá ajustar-se progressivamente a um novo modelo de relacionamento no qual talvez não venham a ocorrer guerras mundiais.

"Por outro lado, tal modelo poderá fortalecer o instrumento da intervenção visando à imposição de regras e procedimentos que atendam, prioritariamente, os interesses dos mais fortes."

Em relação à incidência de conflitos regionais e às suas conseqüências em termos de convivência internacional, o Almirante Amaral diz não ter dúvidas de que o conflito é intrínseco à natureza humana, acrescentando que determinadas condicionantes, todavia, ampliam a probabilidade dos conflitos de caráter regional. E completou: "A religião, a cultura, as fronteiras geográficas impostas, os recursos existentes e, finalmente, os interesses alienígenas representam algumas dessas condicionantes".

"A África, por exemplo, é uma área terrestre em que existe uma grande probabilidade de conflitos. Todos sabemos que as fronteiras geográficas das nações daquele continente foram impostas pelos poderes dominantes, sem levar na devida conta religião, cultura ou raça. Predominaram os interesses políticos e econômicos das grandes potências. Hoje tais interesses perderam muito de seu valor e, por conseqüência, possíveis conflitos e uma tentativa de criar realidades exercerão uma influência diminuta na convivência internacional.

"Não é o caso, porém, do Oriente Médio, onde ainda predominam os interesses alienígenas e qualquer conflito poderá gerar conseqüências desastrosas no cenário internacional. Algo semelhante poderia ser mencionado quanto ao Leste Europeu. Apenas, neste caso, existe uma cultura sedimentada de invasões e conquistas; de avanços e recuos. No caso específico da

América do Sul não vislumbro qualquer possibilidade de conflitos regionais significativos."

O Almirante considerou, ainda, válido o desejo expresso pelo governo brasileiro de participar do Conselho de Segurança da ONU, dizendo, inclusive, que qualquer nação politicamente organizada poderia expressar o mesmo desejo. "O ponto a ser examinado é o que significa a Organização das Nações Unidas e qual a importância do Conselho de Segurança", completou. "A ONU é a continuação de um ideal, não interessando definir aspectos culturais, políticos e/ou religiosos, do que foi propugna-

do por Wilson, um presidente norte-americano, ao final da Primeira Guerra Mundial. Assim tivemos a criação da Liga das Nações.

"Sabemos, também, que a política interna norte-americana e os vencedores da guerra na Europa

conseguiram transformar a Liga em um instrumento inócuo. De outro lado, sua Assembléia Geral debate, democraticamente, os problemas que aflige este pequeno planeta e, por sua maioria, normalmente aprova soluções lógicas".

Sobre a criação do Ministério da Defesa no Brasil, o entrevistado considerou que as idéias básicas da "imagem" e da "imitação" parecem orientar a polêmica sobre o assunto. "Queremos um Ministério da Defesa porque tal condição traduzir-se-ia em um melhor *status* em face da sociedade internacional? Demonstrando, quem sabe, que não somos mais uma "republicueta" sul-americana e, sim, um país sério? Ou queremos um Ministério da Defesa, considerando que todos os demais possuem tal

Por outro lado, tal modelo poderá fortalecer o instrumento da intervenção visando à imposição de regras e procedimentos que atendam, prioritariamente, os interesses dos mais fortes

órgão? Seríamos, nós, os únicos de "passo errado"? Finalmente, seria esse um instrumento de ação coercitiva, no sentido de eliminar a suposta influência do segmento militar da sociedade brasileira, quanto aos nossos rumos futuros?

"Em todas as argumentações que tomo conhecimento, fala-se sempre que a presença de um "civil" como Ministro da Defesa seria um requisito obrigatório. Mas o que é um "civil"? Para todas as comunidades humanas, o civil é uma pessoa que, tendo participado real e fisicamente de conflitos armados, alguns até de grande envergadura, deixou ao término do conflito, pelas mais variadas circunstâncias, de participar do efetivo das Forças Armadas. Para nós, brasileiros, porém, o "civil" representa 98 a 99% do nosso contingente humano, o qual, nas mesmas proporções, jamais esteve envolvido diretamente,

desde meados do século passado, naquilo que realmente significa uma guerra e suas conseqüências.

"É evidente que toda Nação necessita de um imaginário para o fortalecimento de sua consciência nacional. Parece ser necessário que examinemos o que somos, como estamos atualmente organizados e o que poderia ser feito para a criação de uma "imagem", ou até mesmo para a instituição de uma "cópia", levando sempre em conta que sempre irá ocorrer um aumento de despesas – e não me parece que o pensamento político nacional aceitaria tranquilamente tal expansão.

"Enquanto permaneci no Estado-Maior das Forças Armadas, nomeado por escolha pessoal de um Presidente da República, coube-me atender a todas as atividades comuns das Forças Armadas. Dos ven-

cimentos ao serviço militar; dos esportes a uma medicina integrada; dos incentivos às atividades tecnológicas, à coordenação da implantação de instalações que poderão nos levar ao cenário espacial, como é o caso da base de lançamento de Alcântara.

"Hoje, dez anos passados, as atividades do Ministro-Chefe do EMFA continuam as mesmas e podem ser resumidas em uma única expressão: Coordenação dos assuntos Comuns das Forças Singulares. Seja qual for a origem do titular, "civil" ou militar, na realidade ele exerce as atividades essenciais de um Ministro da Defesa, no Brasil.

"É evidente que necessitaremos sempre de um órgão de planejamento visando a atender o emprego das Forças Armadas, na preservação e consecução dos objetivos nacionais. Um oficial-general de quatro estrelas, da ativa,

**É evidente que toda Nação
necessita de um imaginário
para o fortalecimento
de sua consciência nacional**

seguinte-se até mesmo o antigo e obsoleto critério do rodízio, poderia ser instalado em qualquer dos demais andares daquele prédio onde iria cumprir, tenho certeza, sua missão com nossa costumeira proficiência.

"A meu ver, não é esse um dos problemas que desafiam nosso futuro ao início do próximo milênio. Acredito ser muito mais importante que a sociedade brasileira analise nossas vulnerabilidades estratégicas, *vis-à-vis*, o interesse de outras nações, sem dúvida mais poderosas, e determine "o que fazer" e "como fazer" para que nossas Forças Armadas correspondam às necessidades da nação brasileira, em termos de seus objetivos vitais de sobrevivência e progresso."

Questionado como poderia ser a organização operativa de nosso Poder Naval

no início do próximo século e sobre que meios deveriam prioritariamente possuir, o Almirante Amaral disse, primeiramente, que tradicionalmente sempre confiou na Administração Naval que, temporariamente, orienta os destinos do Poder Naval brasileiro e procura concretizar nossos objetivos. E acrescentou: "Evoluímos bastante em nosso processo de planejamento e execução da ação planejada e acredito ser perfeitamente válida a compartimentalização adotada em termos do "hoje", do "amanhã" e do "futuro".

"Vejo, no mínimo, três fatores condicionantes que exercem profunda influência na estruturação de um Poder Naval brasileiro: a ambiência internacional; o des-caso da sociedade brasileira quanto aos assuntos do mar; e como decorrência, a pouca atenção por parte de seus representantes no tocante às necessidades de um Poder Marítimo (e, por via de consequência, de um Poder Naval).

"Independente dos efeitos de uma globalização, ou da existência de um ou vários centros de poder no cenário internacional, uma nação somente será respeitada e levada em conta se dispuser de instrumentos de poder que possuam credibilidade, muito menos para efeito de opinião interna e muito mais nas conclusões de outras nações em relação às quais possamos ter objetivos conflitantes.

"Uma análise dos relatórios anuais dos vários ministros da Marinha que se sucederam no presente século irá apresentar um tópico permanente: a carência de recursos para a estruturação de um Poder Naval confiável.

"Chegamos a ocupar uma posição invejável no tocante à construção naval e ao aparelhamento dos portos. A situação atual é deprimente, considerando-se uma nação em que as exportações e importações são realizadas em larga escala pela via marítima.

"Integramos o pequeno grupo de nações com capacidade de projetar e construir seus próprios navios de guerra. Como é difícil, porém, obter os recursos orçamentários para que não apenas mantenhamos tal atividade, como também para que haja uma evolução tecnológica! Assim

sendo, programar a composição do nosso Poder Naval para o início do próximo século é, no mínimo, uma tarefa desgastante.

"Profissionais que somos, atentos, por obrigação e interesse, em acompanhar o que se passa

lá fora, não creio ser difícil delinear uma composição ideal para um Poder Naval que não visa a conquistas e sim à preservação. Um Poder Naval que inclua todos os meios aéreos, de superfície e submarinos que sejam necessários para a garantia de uma credibilidade. Um Poder Naval que não utilize apenas as tecnologias do passado e, sim, na medida de nossas capacidades, exprima vivência com as tecnologias do futuro. O importante, no meu entendimento, é que venha a existir a Concepção Brasileira sobre os Assuntos do Mar. Em decorrência, estaria decidido "o que fazer" e "como fazer".

"Fico temeroso, todavia, de que por suas características tradicionais a sociedade brasileira continue ignorando o assunto. Se assim for, entraremos no próxi-

**Uma nação somente será
respeitada e levada em conta
se dispuser de instrumentos
de poder que possuam
credibilidade**

mo milênio ainda mais distanciados das potências marítimas que realmente entendem o significado do Oceano Mundial.

E finalizando, o Almirante Amaral sintetizou: "Continuaremos sendo o célebre "país do futuro" sem que exista a menor

possibilidade de que esse "futuro" represente uma presença brasileira significativa, quer em termos de uma realidade aceitável para nossa própria sociedade, quer em termos de uma presença séria no cenário internacional".

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ARTES MILITARES> / Pensamento militar; Rev&Rev;

A LÍNGUA PORTUGUESA

Revista da Armada (Portugal), set.-out./96, p.4

Capitão-Tenente (FZ) J. Semedo de Matos

Numa conversa acerca de informática com um amigo brasileiro, falava-me ele do *docview* ou do *Lview*, que são arquivos - e emendou logo de seguida - ou ficheiros como vocês aí chamam em Portugal. E eu gostei de lhe responder, como ele, confesadamente, gostou de ouvir:

- Nós aqui em Portugal falamos portugueses (quase sempre), sabia? Aqui e em muito mais locais por esse mundo fora, aparte a vossa terrível tendência para transformar em verbos, tudo quanto lhes cheire a uma possibilidade de "acção": "atachar", "printar", "salvar", "stressar", etc., etc..

Mas, é claro, isto não chegou a ser uma controvérsia. Foi uma graça proferida no meio de uma conversa amigável, e aconteceu porque qualquer de nós tem a noção do que é ler Jorge Amado, José Lins do Rego, Erico Veríssimo, até José Sarney, reconhecendo que o que está escrito, está em português. Naturalmente que se excluem as nuances de linguagem localizada, aspectos quase dialectais que têm importância no contexto das histórias, e que aparecem em Jorge Amado, como em Miguel Torga ou Ferreira de Castro e, certamente, com muitos outros. São formas tradicionais que se coseram

com os sentimentos que expressam e representam a diversidade que enriquece a própria língua. O que quer dizer "enfadado"?... Só o ouvi dizer no sul de Portugal. "Enfadado" é um misto de aborrecido, desgraçado, marcado pelo destino, cansado, enfim, "amarrado ao fado". É difícil definir o estado de espírito de quem está enfadado sem usar a palavra. Mas noutros locais haverá correspondentes, igualmente expressivos, que são as singularidades de um universo chamado língua portuguesa.

Mas isto são pormenores magníficos da nossa língua, que se vão afundando na lama dos americanismos e francesismos (agora, mesmo em Portugal, são mais americanismos) onde as palavras são barbaramente tratadas e adaptadas a verbos, e advérbios sem sentido e, sobretudo, sem necessidade.

Por tudo isto, acho que foi ótima, a criação de uma Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP).

Mas sem entrar na questão da própria língua, podemos olhar de perto algumas vantagens que isso nos pode trazer a todos. Pequemos no exemplo imediato, motivo da conversa inicial, que ticava a homo-

geneização da linguagem informática em português, que obrigaria o mercado a trabalhar para nós (desde o momento em que acabemos com essas contendas ridículas do *arquivo* e do *ficheiro*).

Aliás, se juntarmos os que falam português e os que falam espanhol – tendo em conta a facilidade com que a linguagem escrita pode ser entendida por uns e outros –, muito mais largos serão os horizontes onde uma ou outra língua poderá ganhar um lugar de afirmação na cena internacional.

E esta é somente uma pequena pedra de um *puzzle* em que o Brasil deixa de ser o Brasil, na Comunidade de Estados Americanos, mas passa a contar com complicitades (que, efectivamente, não sei até onde podem ir: para mim estão indefinidas) de Portugal e da sua posição europeia (?), de Angola e da sua estratégia na África ocidental e austral (?), de Moçambique e da sua posição complementar no Índico (?), enfim, de um potencial negocial estratégico comum que, se não formos distraídos – como parece constituir uma espécie de feitiço, que paira por cima de todos que aprenderam a falar esta língua que todos amamos –, pode ter um peso substancial ou, pelo menos, bastante acrescido.

Ingenuidades poéticas, podem dizê-lo!... pois que o digam!... di-lo-á, até, quem pode, mas esse mesmo não deve esquecer-se, que hoje pode e amanhã despode.

Que bons caminhos têm os países africanos para chegar à Europa ou ao Hemisfério Norte?... múltiplos, claro!... e em qual deles podem manter a sua originalidade, sem terem que se sujeitar às subalternidades que já são conhecidas noutros casos (por razões que são diversas, mas que não vamos agora discutir)?... e o Brasil?... conta com quê?... com dólares?... dólares que terão sempre o cheiro da esmola, e que serão recuperados com juros de leão. Onde

pode encontrar o Brasil uma plataforma de paridade?... E que o que quer a Europa dos portugueses?... Abre os braços a este pequeno rectângulo ocidental por paixão repentina, ou porque aqui se fala português: uma língua que se estende por África e pela América do Sul.

Não meus amigos, pode parecer um lugar comum; alilás, é um lugar comum que toda a gente entende, menos alguns engomados e queirozianamente miúpes. Quem não vê o que é que a Europa espera que os portugueses façam, e o que a África de língua portuguesa ainda tem esperança de que sejamos capazes de fazer. Mesmo o Brasil, ou o Presidente Fernando Henrique Cardoso – apesar de alguém ter sugerido que vinha pedir contas do Convento de Mafra ou do Aqueduto das Águas Livres (feitos com o ouro do Brasil, no tempo de D. João V) – sabe muito bem que por aqui pode passar o caminho para “île-de-France”, para o Deutscher Bundestag ou para Bruxelas. E é isso que ele quer, porque de conventos e mosteiros viveram os frades, e, nalguns casos, os reis, mas nunca os presidentes.

Para todos nós, comuns lusófonos de qualquer cor, emana uma estranha paixão. Um sentimento de obra comum vivenciada com a intensidade dos calores tropicais onde o suor escorre, às vezes por mal, mas também por bem. Diz-se no Brasil que “Deus fez o mundo e português fez a mulata”. A mulata cantada por Vinícius de Moraes, que o poeta Castro Alves – militante anti-esclavagista do século XIX – quis apontar como expressão da multiracialidade feita em beleza, e que Jorge Amado várias vezes pintou com palavras que são carícias de amor profundo. Esta mulata dos poetas é mulher e é segredo. É o nosso segredo comum. É a própria língua portuguesa que sobreviveu às boas e más acções, e que se ergue como objecto da nossa paixão.

E, por isso, julgo que é chegado o momento de colher o fruto, cuja semente foi, de facto, lançada pelos portugueses, ao longo de muitos séculos de maldades e de boas coisas. Coisas que têm quinhentos e tal anos, e que se hoje são boas coisas, já foram, entretanto, maldades; ou se hoje são maldades, também já foram boas coisas. São muitos anos, para que nada sobre. E é preciso reencontrar o amor que sempre acompanha as obras com esta dimensão.

Aconteceu, aconteceu!... Olho para vocês brasileiros e tenho pena que se tenham americanizado culturalmente, como tenho pena, que, nós portugueses, tenhamos desdenhado aquela África, onde há quase seis séculos já se falava em português. Uma África onde voltei quase vinte anos depois da descolonização e onde senti que as pessoas, depois das experiências vividas, depois da guerra, depois de tudo, gostavam de mim como eu gostava delas. Viviam mal, tinham grandes dificuldades, pediam ajuda, mas, sobretudo, ainda se lembravam dos “brancos que não tinham nojo de os beijar”. Quem mo disse foi uma velha senhora na Guiné – altiva e orgulhosa como Fula que era –, uma verdadeira senhora, por quem passaram todas as crises de antes e depois da independência. Amos, naturalmente – como não consigo amar o Brasil, porque não o conheço –, e sem querer o colonialismo de volta, não pude deixar de sentir a presença da minha cultura em cada canto da picada (e se eu andei na picada!), em cada curva do rio, em cada tabanca, nas mangas que só lá se conseguem comer, nos limões

redondinhos para a cafriela, nas ostras preparadas pelos Deuses, até nos comprimidos para o paludismo.

É assim mesmo, e embora haja quem não consiga perceber as nuances desta paixão, assolapada por vergonha histórica, mas que nos une e nos faz ferver num carnal desejo, permanentemente sofrido,... sofrido até aos mais dolorosos limites, que nos toldou o espírito e a alma mas que, também, só nós, todos juntos, conseguiremos chorar. E é de chorar que nós precisamos!... Chorar... até que sequem as lágrimas que nos confrangem o peito.

O pranto de Yemanjá – a senhora de todos os oceanos – não se ouve no Brasil, ouve-se por todo o Atlântico, de Lisboa a Cabo Verde e à foz do Cunene, em Bissau, em S. Salvador da Baía e no Rio de Janeiro; e depois propaga-se pela savana, numa busca urgente de outras águas, até Pemba, Moçambique, Beira, Xai-Xai e Maputo. Porque Yemanjá... chora em português... em que outra língua poderia ela chorar?... Porque a sua grande casa, só pode ser guardada, se todos nós, que falamos português, tomarmos consciência de que essa missão é nossa, e nos lembrarmos de que ela não nos voltará a perdoar.

Este Atlântico que pode ser a base da nossa força e aquele Índico que nos pode guardar o flanco, como uma torre de um jogo de xadrez, esquecida até quase ao final da partida, mas que, no momento próprio, estabelece uma linha proibida ao senhor rei.

E é assim que temos de pensar o nosso futuro, como nunca conseguimos viver o nosso passado, perdido nas vielas contorcidas do destino e do desatino.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<EDUCAÇÃO> / Idioma português / Comunidade lusófona; Rev.&Rev.;

BALANÇO DO PODERIO MILITAR DO MUNDO HISPÂNICO-LUSITANO

Tecnologia Militar (Alemanha), abril de 1996

O número 4/96 da revista *Tecnologia Militar* é dedicado inteiramente aos dados das Forças Armadas da Espanha, Portugal e dos países latino-americanos, incluindo os itens: Defesa, Exército, Marinha e Força Aérea.

Em **Defesa**: informa dados detalhados* sobre: total do efetivo da Forças Armadas; outras forças: efetivos disponíveis; duração do serviço militar; orçamento de Defesa;

Em **Exército**: efetivos; organização; reserva geral; forças aerotransportadas; força permanente, forças móveis; forças de apoio; equipamentos (carros de combate; veículos blindados, idem de transporte de pessoal; artilharia; canhões autopropulsados; mortei-

ros; lança-foguetes; canhões sem recuo; canhões antiaéreos; canhões anticarro; lança-granadas; mísseis superfície-ar); artilharia de costa; aviação do Exército;

Em **Marinha**: efetivos; a frota; fuzileiros navais; aviação naval; principais bases;

Em **Força Aérea**: efetivo; organização; Comando de Operações Aérea; principais bases aéreas;

Antecedendo os dados, por país, a revista apresenta completo e preciso quadro, do qual transcrevemos abaixo apenas os relativos a Espanha, Portugal, Argentina, Brasil e Chile.

Países	ESPAÑA	PORTUGAL	BRASIL	ARGENTINA	CHILE
Superfície (1.000 km ²)	505	92	8.512	2.779	757
Litoral (km)	4.964	1.793	7.491	4.989	6.435
Habitantes em 1993 (milhões)	39,5	10	156,4	33,8	14
Crescimento populacional (anos 1980-1992)	0,4%	0,1%	2%	1,3%	1,7%
Ano previsto para que dobre a população atual	n.d	n.d	2035	2050	2036
Crianças no 1 ^o grau (%) em 1990	n.d	n.d	88	n.d.	n.d.
Crianças e adultos no 1 ^o grau (%) em 1991	109	122	106	107	98
Crianças no 2 ^o grau (%) em 1990	n.d.	n.d.	16	n.d.	55
Crianças e adultos no 2 ^o grau (%) em 1991	108	68	39	n.d.	72

* Como exemplo: Morteiros (do Exército espanhol): 265 M-40 de 120mm; 192 de 120mm sobre M-113 A1; oito de 120mm sobre BMR-MP120; 1.200 Ecia de 81mm (incluindo 187 ATP sobre M-125 A1/A2).

	ESPAÑA	PORTUGAL	BRASIL	ARGENTINA	CHILE
Jovens de 15 a 19 alfabetizados (%)	n.d.	n.d.	92	97	98
PNB per capita (US\$) em 1992	13.970	7.450	2.770	6.050	2.730
Crescimento médio do PNB (1980-93)	2,7	3,3	0,3	-0,5	3,6
PNB per capita calculado em base do poder aquisitivo e expresso em % do dos EUA	57	43,8	22,7	26,3	35
Comércio exterior (exportação e importação) em US\$ milhões em 1992	64.302/99.473 T: 163.775	18.541/30.482 T: 48.023	35.956/23.115 T: 59.071	12.235/14.864 T: 27.099	9.645/9.456 T: 19.101
Gastos militares (% do PNB entre 1990-1991)	1,7	3,1	1,7	3,3	4,8
Orçamento de Defesa (US\$milhões)	5.500 (1996)	1.500 (1994)	4.600 (1994)	2.300 (1994)	1.280 (1994)
Efetivos das Forças Armadas	210.000	50.000	296.700	68.000	94.000

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Forças Armadas do Mundo Hispânico-Luzitano/ ; Rev&Rev;

A MARINHA ALEMÃ – HOJE E AMANHÃ

Naval Force Especial (Estados Unidos), maio de 1996

Dedicado à Marinha da Alemanha, este número apresenta as seguintes matérias:

– **Uma nova era** – (p. 4)

Volker Rëihe – Ministro da Defesa

"... hoje, a Marinha é melhor e mais capaz que em todas as épocas" – (p. 6)

Vice-Almirante Hans-Rudolf Boehmer, Chefe do Estado-Maior

Uma entrevista (perguntas/respostas)

– **Um retrospecto** (150 anos em 1998) – (p.13)

– **Tarefas, missões e estrutura da Marinha alemã** – (p. 15)

– **Operação de gerenciamento de crises** – (p. 19)

– **A Marinha Alemã, hoje** – p. 20

– A flotilha de destróieres (p. 21)

– A flotilha de guerra de minas (p. 23)

– A flotilha de patrulhas rápidas (p. 26)

– A flotilha de submarinos (p. 28)

– A flotilha de guerra eletrônica e comunicações navais (p. 31)

– **Planejamento, desenvolvimento e aquisição** – p. 32

– **Tipo F 122 – Classe Bremen AAW** – p. 36

– **Tipo F 123 – Fragatas da classe**

Brandenberg – p. 38

– Sistema de sonar ativo rebocado de

baixa frequência
(LFTASS)

– p. 42

– Tipo F

124 – Fra-

gatas da

classe *Sachsens* – p. 44

– Corveta tipo K 130 – p. 48

– Veículo aéreo não tripulado (UAV) –

p. 50

– Navio de pesquisas oceanográficas
tipo 752 – p. 52

– Navio de apoio de combate tipo 702 –

p. 53

– Defesa contra torpedos por navios de
superfície – p. 54

– Aviação naval – p. 56

– Helicóptero *Sea Lynx* MK 88 A – p. 60

– Helicóptero naval MH 90 – p. 62

– Avião

de patrul-

ha maríti-

ma 2000 –

p. 63

– Sub-

marino tipo

U212 – p. 64

– Desenvolvimento de torpedos – p. 68

– MA-2000 – Um futuro conceito de

guerra de minas – p. 71

– Caça-minas classe *Frankenthal*, tipo

MJ 332 – p. 73

– Varredor classe *Namelu*, Tipo SM 343

– p. 76

– O pessoal faz a Marinha – Pessoal e

treinamento – p. 78

– Em apoio à Marinha – A base indus-

trial da Marinha alemã – p. 84

– Cooperação internacional – p. 87

“O treinamento básico a bordo do veleiro *Goch Fock* é ainda um dos elementos vitais do conceito de treinamento da Marinha alemã”.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Marinha da Alemanha/ ;Rev&Rev;

ENTREVISTA COM O DIRETOR DE ENGENHARIA DA MARINHA

Jornal do Comercio (Brasil), 2 de fevereiro de 1997

L. C. Pinto Amado (Da Equipe de Editores do jornal)

O Diretor da Diretoria de Engenharia Naval da Marinha (DEN), Vice-Almirante Armando de Senna Bittencourt, confirmou a existência, no âmbito do Estado-Maior da Armada, de estudos objetivando a encomenda, pela Marinha, de navios mercantes à indústria nacional, para posterior afretamento a armadores brasileiros. Ele disse que, se o projeto for considerado viável, poderá contribuir para a reativação dos estaleiros nacionais, ao mesmo tempo em que garantirá, para a Marinha, a disponibilidade de navios adequados ao transporte e apoio logístico em caso de necessidade.

De concreto, entretanto, para este ano, o Almirante Bittencourt afirmou que a Marinha planeja realizar várias licitações que incluem a construção de lanchas. Quanto aos projetos, será dada continuidade aos destinados a construir navios fluviais para a Amazônia e iniciados os dos novos submarino e fragata, que poderão dar origem a novas classes de navios, os quais deverão operar na primeira década do próximo milênio.

Em detalhada entrevista ao *Jornal do Comercio*, o diretor da DEN informou que a Marinha brasileira dispõe de aproximadamente uma centena de embarcações, 36

das quais compõem a Esquadra, com idade média de 20 anos, dado que considera um dado pouco conclusivo, visto que há navios recentemente incorporados e outros no final de sua vida útil.

Aquisição de navios no exterior

A aquisição das fragatas inglesas foram "uma compra de ocasião", disse, acrescentando que a operação possibilitou substituir navios velhos, a baixo custo. "O ideal seria ter recursos garantidos para construir continuamente no Brasil, mas os recursos são sempre limitados", afirmou o Almirante Bittencourt.

Para Senna Bittencourt, o conceito de que a Marinha brasileira goza no exterior é muito bom. Segundo afirmou, é considerada como "de águas azuis", isto é, de oceanos, que opera com eficácia longe do litoral. Disse ainda, tratar-se de uma das pouquíssimas do mundo capazes de projetar e construir seus navios, do porte e complexidade de corvetas e fragatas, além de construir submarinos.

A seguir, trechos da entrevista concedida pelo Almirante Senna Bittencourt ao *Jornal do Commercio*:

Jornal do Comércio – Os estaleiros nacionais estão atrasando a entrega das encomendas dos barcos-patrolha, faroleiros e outros de pequeno porte, encomendados pela Marinha?

Almirante Senna Bittencourt – Existem, no momento, diversos navios de pequeno porte e embarcações em construção ou conversão, em estaleiros privados nacionais.

Com a entrega de todos os navios encomendados na década de 80, não têm mais ocorrido atrasos importantes nas obras em andamento.

No estaleiro Wilson Sons, no Guarujá, São Paulo, o contrato, inicialmente de oito, depois, ampliado para construir dez lanchas balizadoras de 20 metros de comprimento, caminha muito bem, com diversas entregas efetuadas antes do prazo contratual. Este estaleiro começou a construir, agora, diversas lanchas de dez e sete metros de comprimento, para a Marinha.

O estaleiro Inace, em Fortaleza, vem progredindo satisfatoriamente na construção de dois navios-patrolha, da classe *Grajaú*: o *Guanabara* e o *Guarujá*.

O estaleiro Eisa, de Itajaí, Santa Catarina, além de estar convertendo os navios-balizadores da classe *Amorim do Valle*, também

constrói lanchas de dez e sete metros de comprimento.

No momento, não existe construção em andamento no exterior. Entretanto, foi assinado recentemente um contrato com um estaleiro alemão para construir mais dois navios da classe *Grajaú*. A efetividade desse contrato, entretanto, depende da aprovação de um financiamento externo, pelo Governo, pois não haveria recursos financeiros nacionais para construir, além dos dez, outros dois navios dessa classe.

JC – O Ministério pretendia encomendar dez corvetas dentro do programa de construção, na indústria nacional, tendo iniciado as duas primeiras, há dez anos, no es-

Estaleiro Verolme. Mantém essa intenção?
Bittencourt – O ideal seria ter recursos garantidos para construir continuamente no Brasil. A construção no País representa aprimoramento e trabalho para brasileiros. Os recursos, porém, são sempre muito limitados. Isso levou à construção de apenas quatro das dez corvetas necessárias.

Recentemente, conseguiram-se recursos para começar a obra de uma quinta corveta, a *Barroso*, atualmente em construção no Arsenal. Foi necessário modernizar o projeto inicial, pois já se passara mais de uma década quando se tornou possível construir mais uma corveta.

A maioria dos equipamentos das quatro primeiras não estava mais em linha de fabricação. Como o projeto dessas corvetas é nacional, aproveitou-se, também, para introduzir aprimoramentos, tornando a *Barroso* ainda melhor do que as outras da classe *Inhaúma*.

JC – A demora na construção de navios de guerra se deve a que problemas? O Arsenal de Marinha e o Estaleiro Verolme demoraram cerca de sete anos para concluir a primeira corveta brasileira e um submarino convencional. O que falta: tecnologia, recursos ou continuidade nos programas?

Bittencourt – Qualidade existe. A prova é o bom resultado obtido nas corvetas da classe *Inhaúma*, nos submarinos da classe *Tupi* e nos navios-patrolha da classe *Grajaú*, construídos durante os últimos anos no País e atualmente em serviço.

O atraso nas obras, em estaleiros privados, ocorreu, principalmente, no final da década de 1980 e início dos anos 90. Em minha opinião, estava relacionado com a crise financeira nacional e seus reflexos sobre o setor naval da indústria. Ocorreram, também, problemas internos aos próprios estaleiros.

O atraso nas construções para a Marinha, que sempre procurou pagar em dia e restabelecer o equilíbrio de seus contratos foi, principalmente, em consequência da dificuldade que os estaleiros tiveram, na aquisição de equipamentos e materiais que deveriam ser aplicados nos navios em construção. O fluxo irregular de materiais desorganizou o trabalho nas obras.

O problema de atrasos no Arsenal de Marinha teve origem, principalmente, em recursos humanos. Em 1990, com a instituição do Regime Jurídico Único, a mão-de-obra do Arsenal, em grande maioria composta por civis contratados em regime especial, obedecendo à CLT, foi transformada, compulsoriamente, em funcionários públicos. Ficou praticamente impossível contratar, despedir e pagar melhor. Sem dúvida, isso dificultou o bom andamento das obras e o prazo deixou de ser um parâmetro.

Cabe, também, acrescentar que, no caso dos primeiros navios de uma nova classe, sempre existem maiores dificuldades. Por isso, o Arsenal de Marinha é, em geral, incumbido da construção dos primeiros navios. A primeira corveta, a *Inhaúma*, e o primeiro submarino, o *Tamoio*, representam resultado tecnologicamente de importância. Aliás, alcançado com grande sucesso.

A tecnologia de construção de navios de guerra pode e deve ser melhorada. Neste ano, estará ocorrendo um grande progresso na Marinha, métodos modernos de projeto, com intensiva utilização de CAD (projeto por computação gráfica) e *softwares* que possibilitam o projeto integrado. Serão também implantadas técnicas modernas de construção, processamento de materiais e gerenciamento de obras. Espera-se reduzir prazo e custos.

JC – Como está sendo tratada a questão do reaparelhamento da frota nacional?

Bittencourt – Durante 1997, serão assi-

nados contratos para construção de embarcações e para modernização do Monitor *Parnaíba* e do Navio-Tanque *Potengi*. Essa modernização inclui a substituição das máquinas e construção de um convés de voo para helicópteros no Monitor *Parnaíba*. A principal dificuldade dessa obra é que será

realizada em Mato Grosso, dentro da Base Naval de Ladário, por um consórcio, vencedor da licitação realizada em 1996.

Estão previstas para este ano licitações para construir embarcações, inclusive lanchas de aproximadamente 21 metros de comprimento.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Marinha do Brasil / ; Rev&Rev;

BRASIL: OPÇÕES PARA UMA MARINHA COM ORÇAMENTO EXÍGUO¹

Tecnologia Militar (Alemanha), n^o 3/96, p. 14-19

George Paloczi-Horvath

Os brasileiros têm sido sempre compradores inteligentes de equipamentos navais, como comprovam seus bem equipados navios de guerra.

Atualmente, o País não tem inimigo externo algum que mereça ser mencionado. No Brasil democrático, os civis questionam as necessidades que têm os militares de gastar dinheiro com armamentos. Isso, em resumo, constitui-se no núcleo do problema da Marinha brasileira. Como pode um serviço armado conservar seus orçamentos, quando sua razão de ser é posta em discussão no mundo atual de pós-Guerra Fria? Até seu antigo rival, a Argentina, deixou de ser aparentemente um sério adversário potencial, já que os dois países juram boas intenções um com o outro.

Os exercícios *Unitas* com a Marinha dos Estados Unidos e outras Marinhas latino-americanas ainda mantêm os brasileiros ativos e razoavelmente eficazes em táticas anti-submarinas, mas isso não chega a ser um motivo suficientemente plausível para refutar as reduções de orçamentos.

Segundo um dos participantes de um

seminário realizado na Grã-Bretanha, no ano passado, sobre a venda de equipamentos militares ao Brasil, a Marinha brasileira enfrenta uma época difícil. Não existe um inimigo evidente. Este ano (1996), o orçamento de investimento e manutenção da Marinha (excluindo os gastos de pessoal) foi brutalmente reduzido a R\$ 427 milhões (US\$ 388 milhões) de R\$ 435 milhões já reduzidos do ano anterior. O resultado é que todos os programas da Marinha sofreram reduções orçamentárias.

Além de não existir ninguém com intenções hostis a respeito do extenso litoral brasileiro, o Brasil é um dos países que menos dependem do intercâmbio comercial mundial, já que satisfaz a maior parte de suas necessidades com recursos próprios. De modo que, embora o Brasil tenha seus próprios interesses para proteger águas territoriais até uma distância de 200 milhas náuticas (petróleo, pesca e similares) e possua uma frota mercante de 585 navios, com mais de cinco milhões de toneladas brutas, a sua sobrevivência não depende fundamentalmente do mar e do comércio maríti-

1. N.R.: Embora com alguns erros nas informações prestadas, julgamos o artigo bastante interessante para ser comentado nesta seção.

mo.² Apesar de sua elevada dívida externa, é um poderoso país incipiente, se considerar-se suas dimensões, população e capacidades. Poucas nações fariam chacota de um país que, até recentemente, tinha sérias intenções de adquirir suas próprias armas nucleares.

Isso talvez explique, em certa medida, o penoso esforço que a Marinha tem feito para enfrentar os compromissos nesta época de austeridade. Existem também as rivalidades tradicionais com os outros serviços das Forças Armadas. Quando o Brasil adquiriu o Navio-Aeródromo *Minas Gerais*, em 1956, não estava resolvida a questão de quem operaria seus aviões. A criação do serviço aeronaval postergou-se até 1965, quando se firmou um compromisso de que caberia à Força Aérea a operação de aeronaves de asa fixa (anti-submarinas), cabendo à Armada a operação de seus próprios helicópteros marítimos. De sua parte, o Exército alimentou sempre seus próprios objetivos, freqüentemente políticos, e assegurar fundos para navios de guerra, ao invés de fuzis, sempre foi uma meta difícil. Hoje, o Exército e a Aeronáutica desempenham um papel predominante no SIVAM — o principal projeto das Forças Armadas brasileiras da década de 90 —, um plano para dar maior vigilância à vasta região do Amazonas. O Brasil tem o sistema fluvial mais extenso do mundo e poucos navios integrantes do patrulhamento naval de construção doméstica para a sua proteção, mas

o SIVAM será principalmente uma operação conjunta entre o Exército e a Aeronáutica.

Mas nem sempre foi assim. A Marinha já participou, ao longo da história, de várias ações importantes, como a Guerra da Tríplice Aliança, contra o Paraguai (1864-1870); e a Revolta de 1893. Durante certo tempo, os dois navios encouraçados da classe *Minas Gerais*, construídos pela Grã-Bretanha, em 1910, eram os navios de guerra mais poderosos do mundo.³

Destaca-se, também, o papel da Marinha brasileira na Primeira e Segunda Guerras Mundiais. Foi durante a Segunda Guerra que o Brasil começou a desenvolver sua própria capacidade de construção naval, construindo os contra-torpedeiros das classes *Marcílio Dias* e *Acre*, entre outros navios.⁴

A MARINHA ATUAL

Atualmente, a frota operacional brasileira de contratorpedeiros, fragatas e corvetas goza de uma pequena vantagem em relação à Argentina, e o Brasil possuirá também mais submarinos que seu vizinho, depois que todas as unidades da classe *Tupi* entrarem em serviço. Mas, assim como a Argentina, conta com um antiquado navio-aeródromo, sem aviões de ataque.

Está difícil de manter o leve predomínio naval do Brasil na América Latina. No ano passado, o orçamento da Marinha brasileira foi reduzido, impondo à Força semana de quatro dias, a fim de reduzir custos. Os esforços estão sendo dirigidos para o pro-

2. N.R.: O petróleo produzido no Brasil, cerca de 80% provém de plataformas marítimas, algumas bastante distantes da costa, e atendem somente a cerca de 45% das necessidades do País. O restante é importado, principalmente do Oriente Médio, via Oceano Índico e Atlântico Sul.

3. N.R.: Em nosso entendimento, isso é um verdadeiro mito. Sobre a Esquadra de 1910, ver o artigo "A Esquadra de 1910 — seus problemas e benefícios" na RMB 2º trim. 96 p. 239.

4. N.R.: O renascimento da construção de navios de guerra no Brasil deu-se com o Monitor *Parnaíba*, em 1936, seguido de seis navios-miniciros de 500 toneladas classe *Carioca* (que prestaram serviços de proteção dos comboios na costa brasileira, após serem transformados em corvetas), seguindo-se os *Marcílio Dias* (incorporados em 1944) e os *Acre*, no pós-guerra.

grama *Tupi*, a modernização das fragatas *Niterói* e a construção da quinta corveta da classe *Inhaúma*. O programa de um submarino nuclear tem sido retardado por razões financeiras e pode ser que nunca chegue a prosperar.

Há três submarinos de patrulhamento do tipo *Oberon*, classe *Humaitá*, de construção britânica, que se incorporaram ao serviço entre 1973 e 1977 e cujos planos maiores de modernização foram cancelados em 1989, devido às reduções orçamentárias. Diz-se que em 1993 nenhum dos SSK era inteiramente operacional. Os submarinos *Humaitá* e *Riachuelo* não poderão modernizar-se por falta de dinheiro.

O programa atual de construção de submarinos é o projeto *Tupi* tipo 209/1.400. A construção dos navios da classe cabe ao Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. O Submarino *Tapajós*, o quarto da classe, só deverá entrar em serviço no ano 2.000.

Os programas alternativos para um submarino nuclear de 2.700 ou 2.825 toneladas, com reatores de 12 ou 50 MW, respectivamente, encontram-se suspensos ou congelados por falta de fundos e, no ano passado, o Almirante Mauro César Rodrigues Pereira, Ministro da Marinha, admitiu que a sua Arma estava insegura quanto ao tamanho do submarino.

A FROTA DE SUPERFÍCIE

Espera-se que o Navio-Aeródromo *Minas Gerais* continue em serviço até a metade da próxima década. O reequipamento de 1991-1993 incluiu a instalação de um sistema brasileiro de gestão de dados táticos, novas caldeiras e radares Terma dinamarqueses. O Estado-Maior da Armada disse que, depois das dificuldades que retiraram de serviço as catapultas a vapor em 1987, a catapulta está agora pronta para operar e isso só depende da aprovação das providências de segurança.

Embora tenham sido cancelados os planos para um ou dois navios-aeródromos destinados a substituir o *Minas Gerais*, a longo prazo a Marinha terá que obter um navio-aeródromo de ataque, diz o Estado-Maior, que também afirma que o projeto de um AMX



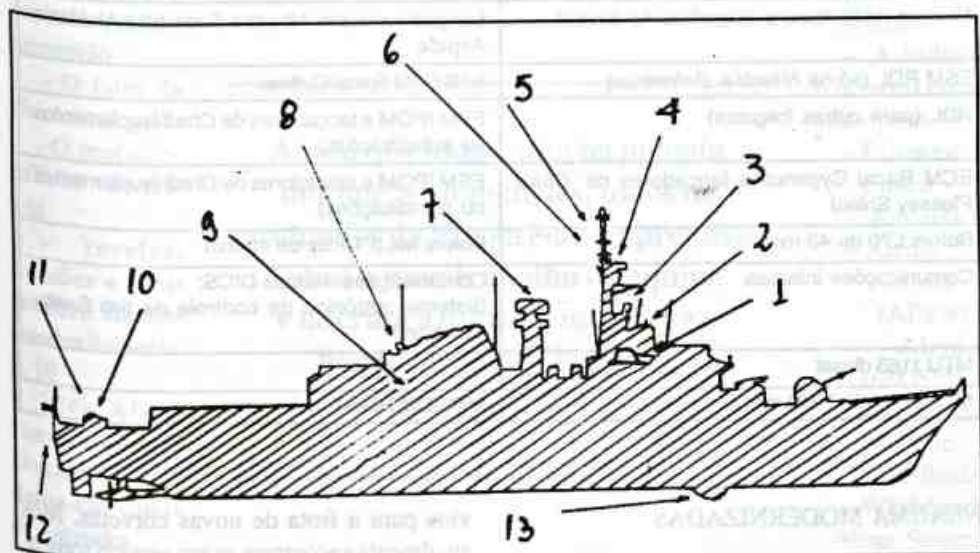
OS NAVIOS-PATRULHA da classe *Grajaú* foram construídos em Peene-Werft, na Alemanha. Já foram entregues quatro unidades, encontram-se em construção outras quatro, havendo duas outras em fase de contratação. Eles têm 46,5 metros de comprimento, deslocam 236 toneladas, são destinados basicamente à proteção da área marítima e, segundo o autor, à interdição do tráfico de drogas. Seu raio de ação é de 2.200 milhas a 12 nós. Todo o seu armamento foi instalado no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, depois da entrega dos navios, sendo constituído de um canhão Bofors L70 de 40 mm SAK 350 A-3 e duas metralhadoras Oerlikon de 20 mm GAM B 01

lançado por catapulta está de pé e a Marinha ainda alimenta ambições de ter sua própria aviação de ataque, o que dependeria de um acordo com a Aeronáutica, responsável atual pela operação desses aviões. Dadas as pressões orçamentárias atuais, é difícil saber como seria satisfeita esta ambição.

Não existem planos ou fundos para efetuar modernizações adicionais nos

contratorpedeiros da classe *Garcia*, nem nas quatro fragatas do Tipo 22, recentemente adquiridas à Inglaterra, mas, juntamente com as quatro *Niterói* modernizadas, a presente frota de 12 contratorpedeiros e fragatas aumentará para 14 até 1998.

O programa de modernização das *Niterói*, de US\$ 385 milhões, deverá estar concluído até o ano 2000 e, efetivamente, é o maior programa da Marinha a curto prazo, juntamente com o projeto da corveta modificada classe *Inhaúma*.



- 1 - Trinity 01-2 (canhão de 40 mm)
- 2 - Diretora Optrônica de Controle de Tiro (EOS-400)
- 3 - Radar de Controle de Tiro (RTN-30X)
- 4 - Radar de Busca de Superfície e Navegação
- 5 - Radar ESM - MAGE (Cutless B1B)
- 6 - ECM (ET-SQL-1A)

- 7 - Radar de Busca Combinada (RAN-208)
- 8 - Radar de Controle de Tiro (RTN-30X)
- 9 - Lançador de *Chaff*
- 10 - Lançador Albatroz de MSA
- 11 - MSA Aspide
- 12 - VDS (EDO 700 Mod 1)
- 13 - Sonar (EDO 610 mod 1)

MODERNIZAÇÃO DAS NITERÓI

A configuração geral escolhida das *Niterói* difere substancialmente da projetada originalmente. Pensou-se que seriam companhias britânicas as mais beneficiadas pelos trabalhos de recondicionamento. Segundo se constatou, a modificação anunciada no ano passado beneficiou a empreiteiros italianos. O programa é muito complexo, com modernização de sonares e canhões. O programa de atualização foi cancelado em 1993 para ser reestruturado so-

mente no ano passado. Restam dúvidas quanto às probabilidades de que este projeto seja implementado em sua totalidade, mas é evidente que goza de grande apoio e existem vários motivos internos para prosseguir o plano, de modo que posteriormente ele haverá de amadurecer.

O programa de modernização é muito complexo e a forma mais fácil de apresentá-lo seria acompanhando os itens que deverão ser retirados das fragatas, seguidos daqueles que o substituirão, conforme o quadro na página seguinte:

A RETIRAR	A INSTALAR
Sistemas de controle de tiro WSA 401/402 em navios ASW; 401/403 em navios de emprego geral	Sistema de controle de tiro ESCA Siconta 2
Radar de busca Plessey AWS-2 com IFF	RAN-205 com IFF de Alenia Elsag – Sistemas Navais (AESN)
Radar de navegação ZW 06	A ser definido
Radar de controle de tiro AESN RTN-10DX	AESN RTN 30-X
Mísseis ASW <i>Ikara</i> e Superfície-Ar <i>Seacat</i>	Lançador óctuplo Albatroz Superfície-Ar Alenia Aspide
ESM RDL (só na <i>Niterói</i> e <i>Defensora</i>)	B1B ESM Racal Cutless
RDL (para outras fragatas)	ESM IPQM e lançadores de <i>Chaff</i> (suplementos ou substituições)
ECM Racal Cyganus e lançadores de <i>Chaff</i> Plessey Shield	ESM IPQM e lançadores de <i>Chaff</i> (suplementos ou substituições)
Bofors L70 de 40 mm	Bofors Mk.3 Trinity de 40 mm
Comunicações internas	Comunicações internas DICS; Sistema oprônico de controle de tiro Saab-Combitech
MTU 1163 diesel	
MTU 16V 956 TB91 diesel	MTU 1163 diesel

INHAÚMA MODERNIZADAS

As corvetas da classe Inhaúma foram desenhadas pela Marinha brasileira com assistência técnica alemã. Em 1982, quando o programa foi lançado, a Marinha aspirava a 12 ou 16 desses navios (as fontes diferem), embora no ano passado o Almirante Pereira tenha feito referência a uma meta de dez na-

vios para a frota de novas corvetas. Mas atualmente encontram-se em serviço somente as quatro Inhaúma originais, com um quinto navio modificado de desenho novo já ordenado (*Barroso*). E é possível que se só se disponha de fundos para construir uma segunda corveta de desenho modificado, que melhora sensivelmente as deficiências dos primeiros quatro navios.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Marinha do Brasil; Orçamento de defesa; Reparelhamento;

FORÇAS NAVAIS ITALIANAS – HOJE E AMANHÃ

Naval Forces Especial (Estados Unidos), janeiro de 1997

Dedicado à Marinha da Itália, este número inclui as seguintes matérias:

- Preparando para o futuro
- Sr. Bemiamino Andreatta, Ministro da Defesa – p. 5
- Ponto de vista estratégico da Marinha

italiana – p. 6

Almirante Angelo Mariani, Comandante da Marinha

- A característica marítima de uma potência naval
- Do Poder Naval à estratégia marítima:

“No mar” e “Do mar”

- Para um ambiente de integração operacional
- Guerra de informação: uma chave do aprestamento
- Capacidade de projeção
- Preparação

por antecipação e prevenção

- O fator da alta tecnologia

- O profissionalismo do pessoal

- Tarefas, missões e a estrutura da Esquadra italiana - p. 10

Vice-Almirante Umberto Guarnieri, Comandante-em-Chefe da Esquadra

Uma entrevista (perguntas e respostas)

- **Presente e futuro dos programas de pesquisa e desenvolvimento**

- Programa “Orizzonte” (Fragata AAW, em conjunto com a Inglaterra e França) - p. 18

- Sistemas de armas (p. 20)

- Submarino de nova geração (U212A) (p. 26)

- Guerra Anti-Submarino (p. 28)

- Guerra de minas (p. 28)

- Aviação naval (p. 30)

- AV-8B Plus *Harrier* - em conjunto com os fuzileiros navais norte-americanos e espanhóis - (p. 30)

- Helicóptero *EH-101* - cooperação Westland e Augusta - (p. 30)

- Helicóptero *NH 90* (em conjunto com

a França, Alemanha e Holanda)

- Um helicóptero de transporte. (E suas versões: naval NFN e transporte tático TTH)

- Aviação Anti-Submarino (organicamente subordinada à Força Aérea, mas operada pela Marinha).

- **A indústria naval italiana** - p. 36

- Finmeccanica

- Augusta

- Alenia

Difesa

(AESN)

- Alenia

OTO (AOSM)

- Fiar Galileo

Avionic

- OTO Breda

- Whitehead

Alenia Sistemi

Subacqui (WASS)

- Elettronica

- Elmer

- Fiat Avio

- Fincantieri - Cantieri Navali Italiani

- Intermarine

- Litton Italia

- Oerlikon - Contraves

- Riva Calzani

- SEPA

- Simmel

- SMIN Consortiuni

- Eurosam e Europaams

- Eurotorp

- Orizzonte

- Ritad

- **O pessoal faz a Marinha** - Treinamento e carreiras - p. 47

Ainda que toda a alta tecnologia domine as manchetes, todos os graduados da Escola Naval aprendem sobre o mar, trabalho de equipe e liderança durante um verão a bordo de um navio-escola, um veleiro de três mastros

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Marinha da Itália; Rev.&Rev.;

PROGRAMAS DE CONSTRUÇÃO, MODERNIZAÇÃO E RECUPERAÇÃO DE SUBMARINOS NA AMÉRICA LATINA

Tecnologia Militar (Alemanha) – N^o 4/95, p. 58/60

Jaime Fuentes González¹

"Submarinos existem para manter a paz ou ganhar a guerra. Submarinos com sensores, sistemas de combate e armamentos ineficazes não mantêm a paz e nem ganham a guerra." (Contra-Almirante Luiz Sérgio Silveira Costa, ex-comandante da Força de Submarinos)

Praticamente todas as Marinhas da América Latina desenvolveram programas de aquisição de submarinos nos últimos 25 anos, a maioria nos estaleiros alemães Howaldswerke Deutsche Werft (HDW). Sendo o submarino 209 a unidade mais solicitada, em razão da confiabilidade, ciclo de operação, manutenção e também, pela razoável valorização do marco alemão em relação ao dólar americano, pondo o tipo 209 ao alcance dos orçamentos da defesa de vários países latino-americanos.

O autor cita o recente conflito armado, não declarado, entre o Peru e o Equador, no princípio de 1995, como fato que novamente despertou a atenção de diferentes governos, para a obrigação de manter adequadamente seu material bélico, especialmente os submarinos, pois estes detêm notável poder de dissuasão. Lembra, também, que foi comprovada, durante o conflito das Malvinas/Falkland, no Atlântico Sul, em 1982, a necessidade de que os submarinos cumpram um rigoroso programa de manutenção, modernização e recuperação, durante seu ciclo de vida útil, para que sejam evitadas as dificuldades operacionais apresen-

tadas pelos submarinos argentinos *Salta* e *San Luis*, que não puderam corresponder às exigências da Marinha da Argentina para controlar suas comunicações marítimas.

Em seguida, Jaime Fuentes passa à análise das Forças de Submarinos latino-americanas.

SITUAÇÃO ATUAL DAS FORÇAS DE SUBMARINOS DA AMÉRICA LATINA

Argentina

A indústria naval argentina está sendo reprogramada para melhorar sua eficiência, produtividade e qualidade, de forma a liderar os programas de construção de submarinos.

Sua força de submarinos atualmente possui duas unidades TR.1700-S: *S. Santa Cruz* e *S. San Juan*, construídas nos estaleiros alemães da Thyssen Nordseewerke (TNSW), entre os anos de 1982 e 1985. Esses submarinos deslocam 1760/2300 toneladas, podem operar até 300 metros de profundidade e sua velocidade máxima em imersão é de 25 nós.

Os Submarinos *San Luis* e *Salta*, do tipo 209, encontram-se em processo de modernização de seus sistemas de máquinas e de armas, visando a melhorar suas capacidades operacionais e confiabilidade.

Brasil

A Marinha brasileira está desenvolvendo o projeto de submarino de ataque nuclear,

1. O Capitão-de-Fragata Jaime Fuentes González é engenheiro naval eletrônico e submarinista. Atualmente exerce o cargo de Gerente de Produção dos Sistemas de Armamentos do Estaleiro ASMAR, em Talcahuano. Participou, entre 1982 e 1984, como Inspetor Técnico de Eletrônica, da construção dos submarinos SS-209 no estaleiro HDW e fabricantes de sistemas de armamento e sensores (Philips, STN Atlas, Elektronik-Racal, Zeiss, etc.) Também desempenhou as funções de chefe do projeto de modernização dos sistemas de controle fogo e sonares dos submarinos *Oberon*.

no Centro Experimental de Aramar, no Estado de São Paulo. O projeto sofreu atraso, em virtude de contenção de verbas orçamentárias. Espera que o projeto de casco esteja concluído no próximo ano (1996), porém o do reator não estará pronto antes de 2004.

A Marinha do Brasil vem desenvolvendo um importante programa de construção de submarinos 209/1400, com o estaleiro alemão HDW, tendo iniciado com a construção do *S. Tupi*, em Kiel. Os submarinos *Tamoio*, *Timbira*² e um quarto submarino, o *Tapajós*, todos construídos no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ). Tem sido constante preocupação da Marinha a política de participação da indústria nacional em todos os tipos de projetos, com vistas à obtenção de tecnologia.

Foram construídos no estaleiro inglês Vickers, em Barrow-in-Furness, durante os anos 1970-1976, três submarinos da classe *Oberon*: *S. Humaitá*³, *S. Tonelero* e *S. Riachuelo*. Tais submarinos trouxeram significativa mudança de procedimento de operações e adestramento das tripulações, com a introdução de *know-how* operativo da Marinha britânica. Atualmente, está sendo modernizado seu sistema de controle de fogo e estudada a substituição de seus sensores.

A Marinha do Brasil é, sem dúvida, a que mais tem investido em recursos humanos e materiais, em pesquisa e tecnologia, especialmente, na área acústica, processamento de sinais, transdutores e hidrofones.

Chile

A aquisição dos submarinos *Oberon*, entre os anos 1971-1976, significou que a Marinha do Chile estava se desligando dos Estados Unidos, como tradicional provedor de unidades de superfície e submarinas,

permitindo às tripulações chilenas realizar todo seu adestramento operacional e de segurança sob a supervisão da Marinha britânica.

Nos últimos anos a Marinha efetuou nos estaleiros ASMAR a recuperação dos classe *Oberon*: *Hyatt* e *O'Brien*, sendo modernizados com a instalação de novo sistema de controle de fogo, novo sonar Atlas Eletronik P.S.U. 83/96 e a antena ALN Mod. 1, projetada para satisfazer as exigências de HF, UHF, VHF e GPS.

A Força de Submarinos conta também com dois submarinos alemães 209/1300L: *Thomson* e *Simpson*, construídos entre 1981 e 1984 pela HDW e que foram recuperados e modernizados nos estaleiros Asmar, em Talcahuano.

Pautado no excelente relacionamento mantido com a Marinha britânica, a Armada do Chile espera conseguir a aquisição, em condições bastante favoráveis dos submarinos *Upholder*, recém-construídos e que por razões orçamentárias foram passados para a reserva pelo Reino Unido.

Colômbia

A Marinha da Colômbia possui, desde 1975, dois submarinos tipo 209/1200: *Pijao* e *Tayrona*, construídos pela HDW, em Kiel, tendo sido ambas as unidades recuperadas e modernizadas no mesmo estaleiro. Adicionalmente, existem dois mini-submarinos, de origem italiana, classe SX-506, construídos no estaleiro Cosmo, de Livorno.

Equador

Os submarinos tipo 209/1300: *Shyri* e *Huancavilca* foram incorporados em 1977 e 1978, respectivamente, no estaleiro HDW. Durante os anos 1981/1983 foram submetidos a overhaul e modernizados no mesmo

2. N. R.: Os Submarinos *Tamoio* e *Timbira* já foram incorporados à Força de Submarinos. Presentemente, encontra-se em construção no AMRJ o quarto submarino, denominado *Tapajós*. O quinto, *Tikuna* está programado.

3. N. R.: O Submarino *Humaitá* teve baixa no primeiro semestre de 1996.

estaleiro alemão.

A Marinha equatoriana nos anos 1991/1993 fê-los passar por um segundo *overhaul*, dessa vez no estaleiro Astinave (Astilleros Navales de Ecuador), em Guayaquil, assessorados por técnicos alemães e chilenos.

O já mencionado conflito, não declarado, entre o Equador e o Peru, em princípios do ano de 1995, deve permitir que o Ministério da Defesa venha alocar recursos para a renovação dos submarinos que são as principais unidades de combate e de dissuasão da Marinha equatoriana.

Peru

A Força de Submarinos da Marinha do Peru é constituída por seis submarinos 209, construídos e mais tarde recuperados no estaleiro alemão HDW. São os seguintes os submarinos: *Arica*, *Islay*, *Chipana*, *Pisagua*, *Antofagasta* e *Casma*.

Como no caso do Equador, o conflito entre os dois países deve ter demonstrado às autoridades navais e civis do Peru a necessidade de recuperar e modernizar seus submarinos, que nos últimos anos, por razões orçamentárias do país, não têm sido submetidos a programa algum de modernização.

Venezuela

A Marinha venezuelana, desde 1977, possui dois submarinos 209/1300: *Sabalo*

e *Caribe*, construídos na Alemanha. Ambas unidades foram recuperadas e modernizadas há dois anos, no estaleiro HDW, tendo sido instalados novos sistemas de controle de fogo e sonar de ataque STN Atlas Eletronik.

A situação econômica do país vem impedindo a Marinha de desenvolver planos estratégicos de aumentar sua Força de Submarinos.

CONCLUSÕES

Para todas as marinhas latino-americanas, diz o autor, os submarinos continuam sendo parte importante do seu Poder Naval, com vistas ao seu poder ofensivo e sua capacidade de

dissuasão.

Ademais, os submarinos têm baixo custo de operação, dada sua pequena tripulação e baixo consumo de combustível, em relação às unidades de superfície.

Atualmente, os construtores de submarinos organizaram importantes reuniões com as marinhas latino-americanas para discutir aspectos técnicos e operacionais dos submarinos. Em setembro, terá lugar em Londres reunião do Clube *Oberon* com a participação do Chile e do Brasil e, posteriormente em outubro, efetuar-se-á em Kiel a primeira conferência sobre submarinos alemães, com o propósito de intercambiar experiências técnicas e operacionais.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Submarinos / ; Modernização; Construção; Recuperação; Marinhas da América Latina; Rev&Rev;

OPERAÇÕES ANTI-SUBMARINAS EM ÁGUAS POUCO PROFUNDAS

Anais do Clube Militar Naval (Portugal), Vol. CXXV, out./dez. 1995, p. 738-742

Guarda-Marinha Pereira da Silva

Baseado na constatação de que a OTAN diminuiu a prioridade atribuída à luta anti-submarina em águas oceânicas, devido ao desmembramento da União Soviética, o autor analisa a ação dos submarinos convencionais em águas costeiras, observando os avanços tecnológicos introduzidos nesses submarinos na última década.

CONDIÇÕES

Listando as condições existentes nessas águas, ressalta que elas impõem restrições, tanto aos meios de luta anti-submarina quanto ao próprio submarino. Estas condições são:

- áreas que impõem restrições à mobilidade;
- alcance dos sonares de casco reduzido;
- sonares passivos praticamente ineficazes;
- dificuldades na previsão de alcances dos sonares;
- panorama de subsuperfície geralmente confuso, com grande quantidade de ecos falsos;
- grandes dificuldades de classificação dos contatos;
- grande concentração de navegação;
- eficácia limitada das armas (torpedos especialmente);
- possibilidade de utilização de plataformas não especializadas em ASW;
- necessidade por parte do submarino de expor os mastros (periscópio, radar e guerra eletrônica) para compilar o seu panorama de superfície; e
- ameaça de minas.

Devido a estas condições, é necessário que os navios disponham de uma arma cujo emprego facilite a classificação dos conta-

tos, assim como um modelo, implementado em *software* que reflita as particularidades do meio em questão, para a previsão oceanográfica. É necessário que se avalie o melhor possível o meio onde se opera.

UTILIZAÇÃO DOS MEIOS ASW

Os meios utilizados na luta anti-submarina podem ser empregados, conforme a situação tática, de forma ofensiva ou defensiva.

No primeiro caso, o submarino é colocado sob uma pressão constante, tentando levá-lo a cometer erros e atacando-o quando ainda não se constitui em ameaça, para causar-lhe limitações operacionais.

No segundo caso, tenta-se evitar que o submarino consiga obter o correto panorama de superfície, e se posicione para efetuar um ataque às unidades valiosas, tirando-lhe, assim, a iniciativa. As condutas defensivas devem ser direcionadas através das áreas com condições acústicas difíceis e que tenham uma grande densidade de contatos, de forma a dissimular a sua presença aos sensores passivos dos submarinos. Devem ser empregadas altas velocidades e rumos evasivos.

TIPOS DE OPERAÇÕES

Há dois tipos de operações ASW em águas costeiras: as operações de área e as operações de suporte.

Operações de área

Feitas para impedir o trânsito dos submarinos inimigos das águas oceânicas para áreas de patrulha nas águas costei-

ras e também contra submarinos, já na sua área de patrulha, mas ainda sem alvo determinado. São divididas em três zonas: exterior (até 200 milhas da costa), com a utilização de meios para cobrir grandes áreas, como navios com sonar passivo rebocado, MPAs e submarinos aliados; interior (desde duas milhas da costa até o limite da plataforma continental), com emprego de helicópteros com VDS, MPAs e escoltas com boas capacidades ASW, além da minagem defensiva; e costeira (até às duas milhas da costa), utilizando meios da guerra de minas, defesa de portos e instalações costeiras.

Operações de suporte

Protegem os navios, organizados normalmente em comboios, que transitem por determinadas águas perigosas. O grupo de escolta deve ser constituído por três navios com o apoio de aeronaves, sem o objetivo de destruir o submarino, mas sim evitar que este ataque o comboio a ser defendido.

CASO NACIONAL

Condições

A costa continental portuguesa caracteriza-se por uma plataforma continental pouco extensa, que vai até profundidades de 200 a 400 metros. A estrutura vertical das temperaturas e salinidades varia, devido às descargas dos rios e aos ventos dominantes. O perfil de velocidade do som na água é influenciado pela salinidade.

Os fundos são muito variados, com comportamentos distintos no tocante às

reflexões de fundo das emissões sonar. O ruído ambiente é bastante grande devido à intensa navegação que passa junto ao litoral português.

CONCLUSÕES

Esta área de luta ASW tem merecido uma crescente atenção por parte das nações da OTAN, em especial das que têm costa no Mediterrâneo, pela Suécia e pela Noruega, na área específica dos fiordes. Existe, por isso, alguma doutrina sobre este assunto, mas a nível de sensores e armas específicas para águas pouco profundas, só agora é que começam a estar na fase de testes armas como o LCAW e sensores como o Lidar. Existem também versões de *software* operacionais para otimização dos sonares modernos para águas pouco profundas. Estas versões estão normalmente instaladas e constituem uma alternativa para os operadores, que, através de um simples comando, podem seleccionar a versão normal ou a versão de águas baixas, ou ainda outra versão qualquer para fins específicos. Neste último caso, pode-se citar, por exemplo, a detecção de minas, de forma que o navio possa evitá-las, ou a detecção e classificação de torpedos. Sabe-se que a Computing Devices Canada, empresa fabricante do sonar AN/SQS 510, dedica-se hoje à elaboração de *software* deste tipo.

A luta anti-submarina continua a ser um jogo mortal de xadrez que exige jogadores altamente treinados e especializados e alguma intuição táctica, esta última só possível adquirir com muita experiência de mar em operações anti-submarinas e boa sorte.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS>/ Guerra Anti-Submarina /; Guerra Anti-Submarina em águas rasas; Rev.&Rev.

COMO A GUERRA DAS MALVINAS FOI GANHA

Time (Estados Unidos), 9 de setembro de 1996

Thomas Sancton e Larry Gurwin

Em artigo dos autores citados, que não se identificam como comentaristas militares, políticos ou simples repórteres, a revista *Time* apresenta texto, de certa forma sensacionalista, descrevendo um "golpe político-militar", que teria ajudado a Inglaterra a derrotar a Argentina, na Guerra das Falklands.

O teor do artigo, de certa forma, induz o leitor menos avisado ou não especialista em história militar a pensar que tal "manobra secreta" tenha tido decisiva influência no resultado da guerra.

Em curta síntese, pretende o artigo defender a maneira pela qual, mercê de apoio técnico-militar francês, os ingleses teriam tido acesso a dados secretos relativos aos mísseis *Exocet AM 39*, vendidos pela empresa francesa *Aerospatiale* à Argentina, obtendo, a partir daí, resultados operativos decisivos para vitória militar.

A ligeireza de um artigo deste tipo, em revista de ampla circulação internacional, não permite identificar, de pronto, o objetivo dos autores, que tanto pode ser simplesmente jornalístico, a partir de um informe tardiamente chegado ao conhecimento deles e superficialmente analisado, como também pode ter conteúdo comercial elevado. Afinal, é sabido que no mercado de venda de armamentos, um dos fortes "pontos de venda" é a divulgação pela imprensa de "meias-verdades" que, sabiamente utilizadas pelos vendedores, transformam-se até em "informações" de estado-maior, com influência na tomada de decisões militares.

As informações constantes do artigo, várias com menção da fonte em que teriam sido obtidas, algumas já de domínio público, outras ainda aguardando a confirmação da história, merecem, contudo, vários

reparos, para que tenham o seu valor realmente dimensionado.

O primeiro aspecto interessante é a preocupação dos autores em ressaltar um verdadeiro complô político-militar franco-britânico contra a Argentina, fazendo da França o vilão de toda a história. Omitem os autores as razões que levaram os argentinos à compra dos aviões *Super-Etendard* e, conseqüentemente, à compra dos mísseis *Exocet*, ambos de fabricação francesa. É sabido que a decisão de aquisição daqueles aviões à fábrica *Marcel-Dassault* deu-se após a negativa norte-americana em suprir, à Argentina, substitutos para os aviões *Skyhawk A4*, em vias de obsolescência no seu navio-aeródromo. Tal negativa, decorrente dos termos da lei "Humphrey-Kennedy" sobre direitos humanos, já "beneficiara" também o Brasil levando à denúncia do Acordo do MAP, de mal-fadada memória.

Omitem, também, que em 3 de abril, dois dias portanto após a invasão argentina, a Resolução Nº 502 do Conselho de Segurança da ONU, com o voto favorável dos Estados Unidos, concitava a Argentina a retirar suas tropas do território das Falklands, recolhendo-as ao seu território, bem como que a decisão de 5 de abril, da Comunidade Européia, decretava, com apenas duas abstenções, o embargo comercial militar da Argentina.

Dentro de tais condições não pode ser surpreendente para ninguém o apoio explícito do Presidente Mitterrand ao governo britânico! O que nos surpreende no texto do artigo é a referência a uma recomendação de apoio à Argentina que teria sido feita pelo Sr. Regis Debray, na qualidade de Conselheiro de Mitterrand, levando-se em conta os antecedentes desse senhor e

as características militares-ditatoriais do governo argentino.

Outros fatos também omitidos pelos autores, no campo do apoio político-militar prestado à Inglaterra pelos seus tradicionais parceiros do primeiro mundo, são a plotagem das forças argentinas pelos satélites da OTAN, retransmitidas aos ingleses, o uso das bases militares situadas na Ilha de Ascensão e o fornecimento, pelos Estados Unidos, de mísseis ar-ar *Sidewinder*, para armar aviões *Harrier* e utilizados posteriormente na destruição de boa parte dos meios aéreos de guerra argentinos.

Ficando bem estabelecido que o auxílio político francês não foi o único recebido pela Inglaterra, na Guerra das Falklands, cabe ainda analisar a eficácia do apoio técnico, realmente dado pela França àquele país no conhecimento do conjunto militar *Super-Etendard/Exocet AM-39*, tema central do artigo.

Primeiramente, cabe considerar que a "família" *Exocet* não era, de nenhuma forma, desconhecida da Marinha inglesa, também cliente da firma *Aérospatiale*, na compra de modelos MM-38. Assim sendo, a absorção de informações sobre o modelo ar-mar tinha que ser bastante fácil. Sendo ambos mísseis *sea-skimmer*, com capacidade intrínseca de direcionamento sobre o alvo na parte final do ataque, não seria difícil aos ingleses, de posse de algumas informações complementares e peculiares ao modelo AM-39, desenvolver um modelo do desempenho esperado daquela ameaça.

O que não lhes foi possível desenvolver, por falta de experimentação suficiente, foi o modelo ou o meio de reação capaz de evitar ou destruir a ameaça, após seu lançamento. Tampouco foi-lhes possível receber tal informação dos franceses, que pouco ou nada sabiam sobre ela, já que o AM-39 era um engenho, até então não homologado e só testado com

sucesso em três disparos de prova efetuados nas condições favoráveis de raia de teste.

Para avaliar, finalmente, o quanto aproveitaram aos ingleses, na campanha das Falklands, as informações e demais elementos de treinamento que possam vir a ter recebido dos franceses sobre o conjunto *Super-Etendard/Exocet-MM39*, é ainda preciso apreciar alguns outros fatos.

Como decorrência do contrato assinado em 1979, a Argentina deveria receber da fábrica francesa *Marcel-Dassault* 14 aviões *Super-Etendard*, para embarcar no seu navio-aeródromo, *25 de Mayo*. O recebimento far-se-ia em etapas, sendo a primeira de cinco aviões, com o treinamento de pilotos limitado por razões econômicas, concluída em 1981. Os demais seriam recebidos em lotes de cinco e quatro aviões, nos anos seguintes. Os aviões, específicos para missões de ataque, permitiam diversas configurações de combate, sendo dotados de radar de ataque, *read-up-display*, central de navegação inercial, computador para integração de dados e integração com o controle do míssil.

Em contrato posterior, comprou a Argentina à fábrica francesa *Aérospatiale* 18 mísseis *Exocet* modelo AM-39, adequados ao referido avião. Adquiridos por diversos outros países e de produção muito demorada (apenas dois por mês, à época), a entrega seria feita de forma parcelada, sendo o primeiro lote composto por cinco mísseis, que vieram para a Argentina com os cinco primeiros aviões. Os demais viriam posteriormente, também a partir de 1982.

O dia 31 de março de 1982, véspera da data prevista para a invasão das Falklands pelos argentinos, encontrou, portanto, a sua Força Aeronaval disposta de cinco aviões *Super-Etendard* e cinco mísseis *Exocet AM-39*, ambos ainda em fase de avaliação operacional e desenvolvimento

de doutrinas e táticas de emprego, não fornecidas ou ensinadas pelos franceses, que talvez até as desconhecêssem também.

Efetuada a invasão e declarada a reação inglesa, talvez inesperada pelo lado argentino, no período de um mês em que se efetuou o aprestamento e o início do deslocamento das forças da reação britânica efetuou-se, também, o preparo do novo artefato de ataque aereonavio argentino. No mesmo período, segundo os nossos articulistas, processavam-se na Inglaterra as informações "gentilmente" cedidas pelos franceses, habilitando os navios ingleses a lidar com a nova ameaça. Possivelmente, incluíam-se entre as informações a avaliação dos "superdoados" franceses quanto à baixa capacidade de apreensão, pelos recebedores oriundos do "terceiro mundo", dos conhecimentos transmitidos junto com o material de "primeiro mundo" que lhes estava sendo vendido.

O processamento dessa última informação deve ter levado os ingleses a atribuir um baixo nível de risco à ameaça "AM-39" até que, a 4 de maio, dois aviões *Super-Étendard* argentinos aproximaram-se sem detecção da fragata inglesa *Sheffield* e, ao atingir a distância de lançamento, dispararam dois mísseis AM-39, um dos quais, seguramente, atingiu a fragata em área vital, impondo-lhe danos de tal monta que levaram ao seu posterior afundamento. O outro míssil tem até hoje seu destino ignorado, sendo possível que tenha também atingido o mesmo alvo (o comandante do navio declarou ter ouvido duas explosões), sendo certo, contudo, que

não foi atraído ou desativado por qualquer reação do navio-alvo que só os descobriu quando já era tarde demais.

A 25 de maio, dois aviões do mesmo tipo aproximaram-se de um grupo de navios ingleses, liderados por um navio-aeródromo, e na distância de lançamento dispararam outros dois mísseis AM-39, destinados ao dito navio-aeródromo. Graças, provavelmente, à fina manobra tática do comandante inglês na área, um cargueiro, o *Atlantic Conveyor*, lotado de suprimentos para as forças inglesas, é interposto entre os mísseis e o navio-

aeródromo, seduz os dois mísseis e recebe o impacto de ambos, afundando.

Finalmente, a 30 de maio o quinto e último AM-39 do estoque argentino foi transportado em um dos aviões de uma dupla de *Super-Étendard* e lançado contra um navio-aeródromo inglês, suposto ser o *Invincible*, o qual a seguir foi bombardeado por cinco aviões *Sky-*

hawk A4-C da Força Aérea argentina. Embora firmemente negado pela Marinha inglesa, os pilotos do *Skyhawk* argentinos reportaram, ao regresso da missão, já haverem encontrado o navio com uma coluna de fumaça no bordo do ataque do míssil, quando chegaram sobre ele para o bombardeio.

A análise desses fatos permite verificar que, dispondo de quatro aviões de ataque apropriados (o quinto havia sido "canibaliza-do" para suprir sobressalentes inexistentes para os outros) e de cinco mísseis *Exocet AM-39*, a Marinha argentina conseguiu lançar os cinco, obtendo três

Deve ser lembrado aos responsáveis pelas decisões relativas ao aprestamento das Forças Armadas que a adoção da política de supri-las com armas e tecnologias produzidas em países de nível de desenvolvimento diferente, com compromissos e interesses políticos e comerciais diferentes

acertos definitivos e morais e duas dúvidas, que só no futuro poderá ser esclarecido, sem nenhuma perda entre os seus lançadores, obtendo, assim, um resultado excelente e surpreendente.

Podemos, pois, concluir que, ao contrário do que expõem os articulistas, o suprimento de informações técnicas relativas aos mísseis *Exocet AM-39* e de outros meios de simulação relativos aos seus lançadores, pelos franceses aos ingleses, não teve qualquer influência no resultado da Guerra das Falklands. Mais aviões *Super-Etendard* e mais mísseis AM-39 tivesse a Marinha argentina, maiores poderiam ter sido as perdas inglesas, levando, possivelmente, até a outros tipos de reação.

Duvidosa, ainda, a informação relativa ao deliberado atraso, durante o período da campanha, na entrega de um lote de AM-39 ao Peru, para que não fossem cedidos à Argentina. Elementar conhecimento sobre tudo o que é envolvido na transferência de um lote de oito mísseis de um país fornecedor para o cliente e daí para um outro país mostra quão pouco de realidade pode haver em tal suposição.

Embora tendo chegado a conclusões que põem em dúvida as afirmativas do artigo em questão, cremos ser a sua leitura conhecimento de inestimável valor, para relembrar aos responsáveis pelas decisões relativas ao aprestamento das Forças Armadas quão perversa e perigosa pode ser a adoção da política de supri-las com armas e tecnologias produzidas em países de nível de desenvolvimento diferente, com compromissos e interesses políticos e comerciais diferentes, cujo compromisso com o país adquirente é puro e simplesmente aquele decorrente do estrito cumprimento de contratos de compra e venda e que se subordina, sempre, a outros compromissos internacionais de maior importância, do campo político ou econômico.

Política frequentemente imposta aos países mais pobres ou menos desenvolvidos, por todos os tipos de ações ou pressões resulta sempre em prejuízos de valor e dimensões variáveis que, embora sejam de amplo conhecimento de todos que devem ou necessitam saber, são subdimensionados ou desvalorizados em benefício de outros interesses, nem sempre afinados com os mais puros interesses nacionais.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO

<GUERRAS> /Guerra das Malvinas/ ; Guerra das Falklands; Rev.& Rev.;

A GUERRA DE MANOBRA

Revista de Marina (Chile), nº 3/96, p. 288-293

Capitão-de-Corveta Piero Fagandini González

O autor faz uma análise do conceito de guerra de manobra, dividindo o texto da seguinte forma: Introdução (Estrutura conceitual da guerra de manobra; e outros aspectos significativos em guerra de manobra); a guerra de manobra e os desafios da nova tendência estratégica (um novo tipo de ameaça); e a guerra de manobra (uma resposta eficaz); a semelhança entre guerra de

manobra e manobra estratégica no mar (a guerra de manobra a guerra no mar; a preparação da manobra); e conclusões.

INTRODUÇÃO

A Estratégia Militar Nacional dos Estados Unidos mudou para adaptar-se à nova tendência estratégica mundial introduzida pelas impressionantes mudanças aconte-

cidas nos últimos seis anos, a fim de assumir com eficácia seu papel de líder na unipolaridade existente.

Esta situação repercutiu na estratégia desenvolvida por sua Marinha e, em especial, o seu Corpo de Fuzileiros Navais, reordenando seu enfoque para as possíveis ameaças que possam surgir hoje em dia, da instabilidade existente em regiões críticas para seus interesses nacionais.

A guerra de manobra surge nesta nova concepção da natureza da guerra como o estilo mais eficaz para conduzir as forças navais à vitória no cenário atual. Entretanto, esta nova filosofia de combate, como a denominam os norte-americanos, é, a meu ver, um enfoque moderno, mas tardio em sua interpretação, dos conceitos de como equacionar a manobra estratégica, advertidos com grande antecipação por tratadistas conhecidos como Sun Tzu, Castex, Beaufre e Liddell Hart.

CONCEITO E ALCANCE DA GUERRA DE MANOBRA

O conceito de guerra de manobra corresponde à denominação de um estilo de guerra adotado pelas Forças Navais e pelo Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos, que busca desintegrar a coesão e eficácia do inimigo, mediante uma série de ações rápidas, violentas e inesperadas destinadas a deslocá-lo.

Estrutura conceitual da guerra de manobra

Conforme o enfoque norte-americano, a guerra de manobra baseia-se na integração e entendimento de quatro conceitos fundamentais: centro de gravidade, vulnerabilidade crítica, centro de esforço e esforço principal, estabelecendo de forma resoluta uma seqüência de ações rápida, flexível e oportuna para concretizar a intenção do comandante, chegando a ser o

estilo preferido da guerra de suas forças navais.

Para compreender melhor ainda o propósito da guerra de manobra e em que ela consiste, tentar-se-á expor com mais detalhes os conceitos já enunciados sobre o enfoque norte-americano, nos quais se baseia este estilo de guerra.

(1). *Centro de gravidade*

Corresponde a uma fonte do poder do inimigo que este deve ter para continuar com sua capacidade de luta.

Pode estar materializada por objetivos estratégicos fixos ou móveis, por áreas geográficas identificadas como território ou posição estratégica, ou por navios de combate ou mercantes, ou uma combinação de ambos, respectivamente.

Na guerra de manobra, a identificação do centro de gravidade corresponde à decisão mais importante, já que é ali onde se deve concentrar o esforço principal, para golpear o inimigo rápida e audazmente, onde, quando e como lhe causar o maior dano à sua capacidade para continuar suas operações.

Como se pode notar, sob o conceito de centro de gravidade estão implícitas as quatro características básicas da guerra de manobra:

– **Resolução** – Da acertada eleição do centro de gravidade dependerá seu êxito.

– **Rapidez** – Refere-se à rapidez relativa, ou seja, à capacidade para gerar um ritmo operativo maior que o do inimigo e que permita conseguir a iniciativa, forçando-o a raciocinar. Proporciona segurança, sendo um requisito prévio para a surpresa. Além disso, é requerida para concentrar as forças materiais e morais no momento e lugar oportunos para conseguir os fins decisivos.

– **Flexibilidade** – Enfatiza-ser o enfoque indireto, derivado do desejo de não buscar a decisão mediante o enfrentamento fron-

tal ou direto das forças, senão através de operações dirigidas sobre objetivos que afetem o centro de gravidade identificado e que, por sua vez, sejam vulneráveis às ações ofensivas próprias.

– **Oportunidade** – Deve ser explorada com habilidade para encontrar o momento e o lugar onde o inimigo seja mais vulnerável, de tal forma a golpear-lo onde não espera, causando-lhe o maior dano psicológico que o incapacite de seguir lutando.

(2). *Vulnerabilidade crítica*

Este conceito refere-se às oportunidades que o inimigo dá para destruir um centro de gravidade.

Para dirigir um golpe decisivo a um determinado centro de gravidade do inimigo deve haver duas condições:

– Que a vulnerabilidade sobre a qual se centrará o esforço seja realmente essencial para a capacidade do inimigo de manter-se lutando. O melhor resultado se obtém concentrando a ação ofensiva sobre um objetivo estratégico, cuja conquista desequilibra a atitude bélica do inimigo.

– Que a vulnerabilidade identificada seja realmente suscetível de ser vulnerável às ações ofensivas próprias e possa ser explorada com eficácia para assegurar o êxito.

Do que foi dito, conclui-se que nem todas as debilidades do inimigo podem constituir uma vulnerabilidade crítica. Algumas delas podem ser sempre vulneráveis, mas não críticas, e outras críticas, mas não vulneráveis.

Uma vulnerabilidade crítica pode ser transitória, e inclusive intocável, como o moral, sendo suscetível às mudanças que a situação imponha em determinado momento. O importante é reconhecê-la quando aparece, de tal forma de traçar oportunamente os planos que minimizem os fatores de força do inimigo, aproveitem suas debilidades e dirijam o esforço para ata-

car as vulnerabilidades críticas, com o propósito final de destruir o centro de gravidade.

(3). *Centro de esforço*

É o objetivo principal que a força própria deve conquistar e, portanto, sempre coincide com a vulnerabilidade crítica que expõe o centro de gravidade do inimigo.

Concentrando-se todo o esforço nesse objetivo, determinar o centro de esforço é uma decisão importante que exige aceitar um risco.

(4). *Esforço principal*

Corresponde à força designada, qualquer que seja o seu tamanho, que é essencial para o êxito total de qualquer operação.

Existe somente um esforço principal de cada vez e sempre estará dirigido sobre o centro de esforço. Para assegurar seu êxito, o esforço principal está apoiado direta ou indiretamente por todos os componentes da força, os quais atuam complementarmente e orientados a realizar tudo o que está ao seu alcance, com os recursos disponíveis.

Outros aspectos significativos em guerra de manobra

O tempo e a intenção do comandante são os outros mecanismos pelos quais se materializa sua ação e se alcança a unidade de esforços para chegar-se ao efeito desejado.

O tempo é o ritmo da ação. Mediante ações rápidas de “alto tempo” apresenta-se ao inimigo uma série de situações e acontecimentos inesperados, exigindo-lhes respostas para as quais não está preparado.

O fator tempo busca forçar o inimigo a que exponha uma ou mais de suas vulnerabilidades críticas, mesmo rapidamente. Sua particularidade reside em empregar o método direto para identificar e explorar estas vulnerabilidades e, assim, sem a ne-

cessidade de uma superioridade numérica e tecnológica das forças próprias nem de expô-las a um enfrentamento direto, conseguir destruir o centro de gravidade do inimigo.

A intenção do comandante reflete sua visão e transmite seu pensamento e o que espera das ações realizadas por seus subordinados.

Para se conseguir a unidade de esforços é essencial uma clara compreensão da intenção do comandante, por parte de cada uma das forças participantes. Ela mantém e guia cada uma das ações, mesmo que a situação mude. Esta compreensão permite exercer a iniciativa em harmonia com os desejos do superior.

A GUERRA DE MANOBRA E OS DESAFIOS DA NOVA TENDÊNCIA ESTRATÉGICA

Um novo tipo de ameaça

Durante os últimos seis anos têm ocorrido mudanças significativas no panorama mundial, entre as quais destacam-se: a queda do Muro de Berlim; a reunificação da Alemanha; a dissolução do Pacto de Varsóvia; a negação bem sucedida da agressão iraquiana por uma coalizão internacional e o desaparecimento da União Soviética.

Nesta nova realidade de tendência estratégica, parece que a ameaça de uma grande guerra generalizada é menos provável. Os estados estão tendo que se adaptar às mudanças, devendo satisfazer necessidades domésticas urgentes e, por isso mesmo, os gastos de defesa diminuíram.

Esse mundo cheio de mudanças produz instabilidades e incertezas em muitas regiões, podendo gerar crises ou guerras locais em regiões vitais para os interesses nacionais das grandes potências.

Os Estados Unidos assumiram o desafio de enfrentar essa nova ameaça, readequando sua estratégia de defesa para responder de-

cisivamente às crises regionais, ou a guerras inesperadas naquelas zonas. O estilo de guerra de manobra adotado pelas forças navais norte-americanas obedece a esta nova variação do enfoque de ameaça.

A guerra de manobra: uma resposta eficaz

Os Estados Unidos reordenaram sua estratégia, mudando seu estilo de buscar a vitória no mar, mediante a destruição dos meios materiais do inimigo, com base em uma vasta superioridade numérica e tecnológica. Sua capacidade militar reduziu-se mas manteve-se capaz de dissuasão contra agressões e de dar respostas eficazes a crises, evitando a guerra.

A guerra de manobra tem se imposto na doutrina naval norte-americana, como a resposta mais eficaz à necessidade imperante de suas forças navais de assegurar um rápido término das hostilidades, com um mínimo de baixas, sob condições de um limitado apoio externo e frente a uma ameaça fisicamente superior.

A SEMELHANÇA CONCEITUAL ENTRE GUERRA DE MANOBRA E MANOBRA ESTRATÉGICA NO MAR

A guerra de manobra não introduz conceitos novos na estratégia marítima, mas confirma a importância da manobra estratégica no mar como instrumento insubstituível à disposição do condutor militar, para alcançar os objetivos de forma eficaz, oportuna e com um mínimo de custo.

A guerra de manobra e a guerra no mar

A guerra de manobra, do ponto de vista da guerra no mar, esquematiza uma filosofia de combate baseada em conceitos similares àqueles que conjuga a estratégia marítima para atingir seu fim último: o controle do mar.

Os quatro conceitos já analisados da guerra de manobra estão relacionados com o que

conhecemos por “ordem cronológica das operações”, onde a resolução mais árdua e importante é definir o objetivo principal da manobra estratégica, cuja conquista pode produzir a ruptura do equilíbrio, ou seja, onde se prevê a decisão e os objetivos secundários, que trabalham em seu benefício.

A preparação da manobra

O aspecto “tempo” que caracteriza a guerra de manobra assemelha-se à preparação da manobra estratégica no mar. O tempo é o ritmo que se impõe aos acontecimentos e busca a concentração das forças materiais e morais no momento e lugar adequados para conseguir os fins decisivos. Atua em um plano psicológico para desconcertar o inimigo, buscando colocá-lo em uma situação inesperada, ante a qual seja capaz de reagir com eficácia. O tempo exige a consideração dos seguintes princípios de guerra: concentração, mobilidade, surpresa e ofensiva.

A guerra de manobra, em seu acionar rápido, violento e inesperado, leva implícita as ações materiais e psicológicas orientadas a assumir a iniciativa estratégica e adquirir a liberdade de ação no mais alto grau para se chegar ao êxito da missão.

CONCLUSÕES

– As impressionantes mudanças no cenário mundial, juntamente com uma conse-

qüente restrição do gasto militar, tem obrigado a readequar as estratégias de defesa dos Estados para responder com eficácia à ameaça que emerge em uma nova tendência estratégica.

– Empregando uma semelhança conceitual com a manobra estratégica, a Guerra de Manobra consegue concatenar com clareza os fins perseguidos pela política de defesa dos Estados Unidos, com os meios disponíveis para materializá-los.

– A análise desta filosofia de guerra, criada pelo líder de uma unipolaridade existente para satisfazer os novos desafios, permite confirmar a vigência e importância que tem ao criar um panorama equívoco na mente do adversário para, definitivamente, obter a vitória.

– A chave do êxito da guerra de manobra está na obtenção de uma superioridade relativa, frente às vulnerabilidades críticas do adversário, a qual é materializada por uma rápida concentração de forças materiais e morais, capazes de gerar uma alta intensidade de poder ofensivo no ponto da decisão.

– A guerra de manobra não introduz novos conceitos na estratégia marítima, mas esquematiza uma das múltiplas formas que pode adotar a manobra estratégica no mar, em seu papel de facilitar, de maneira eficaz e com um mínimo de custo, que se atinja o primeiro objetivo da ordem cronológica das operações.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<GUERRAS>/ Guerra de Manobra; Rev.&Rev.

GUERRA DE MINAS, UMA ARMA ESQUECIDA

Revista de Publicações Navais (Argentina), 2^o quadrimestre/1996

Tenente de Navio Félix Eugenio Plaza

INTRODUÇÃO

O autor, argentino, defende a importância da guerra de minas, esquecida ou considerada pouco importante por vários profissionais. Numa longa análise, ele mostra como essa tarefa antiga é eficaz na hora de se enfrentar uma ameaça.

Sem detalhar a história sobre o uso das minas nos vários capítulos da história naval, acha conveniente recordar alguns trechos que não devem ser deixados de lado:

- A mina foi a primeira arma submarina e, ainda hoje, sua neutralização é difícil, trabalhosa e perigosa, sobretudo as minas de tecnologia moderna.

- Marinhas importantes têm visto malograr suas operações por essa simples e antiga ameaça (Wonsan, na Coreia, e no Golfo Pérsico).

- Na última grande campanha naval da história, que foi a Guerra do Golfo, a mina foi a única e real ameaça naval que enfrentou a coalizão e, ademais, a única que causou vítimas, algumas de grande valor, como o caso de um Cruzador *Aegis* (USS *Princeton*, vítima das minas *Manta*).

- Neste último caso, uma Marinha líder como a americana devia deixar o esforço de contraminagem a marinhas de menor peso, mas com uma clara consciência da ameaça que representam as minas, caso das Marinhas belga, francesa, inglesa e até japonesa.

Por isso é interessante analisar o conceito moderno que algumas dessas marinhas têm sobre esta operação naval, no caso a Marinha da França.

NA MARINHA DA FRANÇA

A Marinha francesa é exemplo de consciência em contraminagem, como um exem-

plo a ser discutido, apesar das grandes distâncias que nos separam devido a meios e capacidades, assim como de ameaças a enfrentar.

É lógico que a doutrina e os procedimentos não podem ser imitados, esquecendo os meios que possuímos, e que o importante é converter em reais capacidades de contraminagem esses meios, através do uso de procedimentos inteligentes, bem conhecidos e conduzidos.

O detalhado em seguida é o que deve ser tomado como desejável, não alcançável a curto prazo, mas importante de conhecer, para que, ao adquirirmos meios, saibamos o que escolher, ou tenhamos referências válidas de concepções integrais, realistas e adaptadas a necessidades operativas emergentes de uma concepção naval integral.

O interesse de um país como a França na guerra de minas não nasceu espontaneamente, mas como consequência lógica de suas transformações históricas e da morfologia de seu leito marinho, que em algumas áreas é similar ao argentino (extensa plataforma continental), o que a faz particularmente vulnerável às ações de minagem.

Como mostra disso, observamos que, após a Segunda Guerra Mundial, a França teve que retirar de todos os seus portos as minas colocadas por alemães e ingleses.

Ainda hoje é possível encontrar minas dessa guerra e, revolvendo a história de seus navios, é impressionante ver que qualquer caça-minas tipo *Circee*, com 25 anos de vida útil, neutralizou cerca de 350 minas da passada guerra, e qualquer *Tripartite*, com 15 anos de vida, conta com mais de 100 minas daquela guerra neutralizadas. É fácil dar-se conta

do que esses números equívalem quanto ao adestramento e consciência de todas os equipamentos de antiminagem dessa Marinha.

Quanto à sua nova concepção e sua nova realidade em matéria de guerra de minas, a França sabe mais do que nenhum outro país o que é sofrer a ameaça de uma minagem, por isso entende o que significa o bloqueio de suas vias navegáveis, do que deriva seu claro objetivo de manter livres seus acessos marítimos, sobretudo para algumas unidades chaves dentro de seu esquema de defesa.

O melhor exemplo é o dos submarinos atômicos, portadores de mísseis balísticos nucleares (SNLE), atualmente a principal arma de dissuasão desse país e que seguirá sendo a luz dos ensaios que vêm se realizando e ocupando as primeiras páginas dos diários atualmente.

Por isso a missão principal das forças de contraminagem desse país é manter em todo o tempo a rota de acesso dos SNLE a seu porto mãe em Brest e, em caso de guerra, também a um porto no Mediterrâneo (Toulon—Marselha). A missão secundária é manter desobstruídas as rotas para o tráfego marítimo próprio, aliado e neutro, como também colaborar com países aliados para liberar as águas de um país amigo ameaçadas por minas.

Como vemos, os feitos pelos quais conhecemos e valorizamos as forças de contraminagem francesas surgem de sua missão secundária, por isso é interessante conhecer como desenvolveram sua principal tarefa e admirar-nos de como se soluciona um problema integral, vendo todos os seus aspectos e o esforço feito em apoio à navegação segura de seus SNLE.

As tarefas desenvolvidas pelas forças de contraminagem, em vista desse problema são as seguintes:

— Estudo de todos os fundos marítimos, desde o porto em questão, até uma profundidade na qual os submarinos possam submergir com segurança fora do perigo das minas (300 metros).

— Os fundos são analisados sob o ponto de vista de sua morfologia e quantidade de acidentes que apresentam, de forma tal a classificá-los de acordo com sua aptidão para serem caçados. São classificados em quatro tipos, com letras de A a D, ao que se agrega um subíndice numérico que indica a quantidade de ecos semelhantes a uma mina, presentes por unidade de área. Os fundos A são os mais planos, em cujo relevo as diferenças de nível não passam de alguns centímetros; os fundos D são os chamados "incaçáveis", dado as irregularidades de seu relevo.

— Ao longo dessa tarefa traçam-se rotas de entrada e saída pelos fundos, que resultariam mais fáceis de seguir em caso de serem minadas. Essas rotas são secretas e não têm uma regularidade previsível, senão a de seguirem o caminho dos fundos mais aptos para serem seguidas.

— O passo seguinte é obter um perfil detalhado dos fundos dessas rotas. Isso quer dizer que estes solos são estudados, ao ponto de conhecer-se de forma exata cada eco importante que possa assemelhar-se a uma mina. Isso quer dizer que cada eco é classificado como rocha, resto de naufrágio, âncora ou o que for, e com uma precisão em sua posição de cinco metros.

— Esses dados são armazenados em um banco de dados que existe no centro de estudos de guerra de minas em Brest.

— São feitas vigilâncias periódicas desses fundos, para advertir sobre o aparecimento de novos ecos, assim como as trocas produzidas na morfologia do terreno, produto de sedimentação ou outras causas naturais. Cada eco que aparece é verificado, situado e identificado.

Para se ter uma idéia de como se realiza este acúmulo de atividades explico o seguinte:

- Cada caça-minas, quando leva a cabo sua investigação, grava um registro do que cai em sua mesa de plotagem. É uma espécie de facilidade como o radar *recorder* das unidades Meko 360. As mesas de plotagem dos caça-minas modernos são verdadeiros consoles táticos específicos para sua missão.

- Estes registros são armazenados e processados em um centro de estudos e, em cada passagem pela área, atualiza-se a posição de cada eco, realizando uma espécie de média ponderada de cada posição, baseada em todas as posições dadas em cada registro. Quando um caça-minas zarpa para realizar uma vigilância, leva os mapas correspondentes à sua zona, que ele verificará, atualizará e que servirá como outra contribuição à exatidão de posicionamento dos diferentes contatos. Cada um desses registros informáticos abrange a área de um quadrado de duas milhas de lado, que é o compreendido pela mesa de plotagem em sua escala de trabalho.

- Como se explicou, cada novo eco dará origem a uma investigação, para identificá-lo corretamente.

- Logicamente, em caso de guerra, as vigilâncias serão mais freqüentes, mais ainda em caso de suspeitar-se de uma ação de minagem.

Para a operação de vigilância em particular, além do caça-minas, há outros tipos de unidades que se adaptam convenientemente, como os caça-minas oceânicos (MSO) e algumas lanchas especialmente desenhadas, em ambos os casos, como rebocadores de sonares.

Imaginemos como seria mais fácil realizar essas tarefas em oposição a uma campanha de minagem inimiga, já que em caso de algumas minas caírem sobre as rotas de

interesse, as mesmas serão rapidamente detectadas.

Este novo conceito de guerra de minas baseia-se em conhecer os fundos, estudá-los detalhadamente, selecionar melhores rotas e vigiá-las.

Na Marinha argentina, a Esquadilha de Contraminagem tem sua carta de contatos "não-minas", que seria um esboço deste conceito global da guerra de minas, em apoio a uma concepção integral de estratégia naval.

Esse país conta com meios para levar a cabo essas tarefas, como também as soluções para os problemas que implicam em sua realização. Para cumprir os compromissos das tarefas que foram mencionadas, surge uma primeira dificuldade: conseguir a adequada precisão na navegação para situar os ecos. Em suas águas, a Marinha francesa vê satisfeito seu pedido, usando o Syledis SR3. Este é um sistema de balizas fixas em terra situadas em posições conhecida, que transmitem sinais a intervalos de tempo conhecidos, reguladas pelo pulso sincronizado dado pela estação central. Esta estação central é o caça-minas ou unidade móvel no "modo circular" ou uma baliza padrão no "modo hiperbólico". Calculando, por corte, três ou mais distâncias a balizas próximas, o receptor de bordo passa a posição automaticamente à mesa de plotagem com uma precisão de cinco metros. Cabe esclarecer que toda a costa de interesse possui balizas deste sistema, que asseguram a adequada cobertura no posicionamento.

Passemos agora a ver que meios se põem em jogo para cumprir as tarefas que exige esta missão.

Caça-minas

Os modernos Caça-minas *Tripartite* ou os mais antigos tipo *Circee* podem, com maior ou menor facilidade, cumprir as tare-

fas de avaliação de fundos, revelação do fundo, investigação e identificação de ecos em tempo real, vigilância e verificação de novos ecos surgidos, seja obtidos por eles ou por uma vigilância realizada por outro meio de contraminagem.

O Caça-minas *Tripartite* tem algumas de suas características que o fazem sobressair entre os navios de seu tipo. Quanto aos *Circee*, mesmo cumprindo as mesmas funções, estão próximos ao final de sua vida útil.

Os aspectos relevantes dos *Tripartite* são os seguintes:

– Grande manobrabilidade durante as operações, graças a seus hélices ativados e a seu propulsor de proa.

– A energia elétrica é provida por três geradores movidos por turbinas a gás posicionadas na superestrutura, o que reduz substancialmente sua assinatura acústica, além de contribuir para o conforto da tripulação.

– O navio possui um sistema de reservatórios ativos, que asseguram sua estabilidade, permitindo-lhe operar com mar bravo, além do normal, para uma unidade desse porte ou de qualquer outro caça-minas.

– O sistema de armas *Skubemor* (varredor dos mares, no idioma bretão), composto pelo sonar Dubm 21, a mesa de plotagem Evec 20 e o piloto automático associado à sua mesa de plotagem de minas é uma solução de grande *performance* para a caça de minas. O piloto automático permite-lhe, durante as operações, seguir um caminho preestabelecido a uma velocidade selecionada sem intervenção humana, como também permanecer em um ponto fixo a cerca de 150 metros, em relação a uma mina, durante à fase de classificação ou neutralização. Vale esclarecer que a este sistema se ajuntam, também, entradas do sistema *Syledis* já descrito, GPS, sinal *doppler* e uma facilidade que lhe permite

trabalhar situando-se por uma espécie de bóia *Pea* e o radar *Decca* 1226, ao qual se agrega uma espécie de repetidora de vídeo, associada ao catálogo Evec.

– Como meios de identificação/neutralização de minas, esta unidade conta com dois PAP 104, completando seu “sistema de armas” com uma dotação de seis mergulhadores de contraminagem que podem operar a até 80 metros de profundidade, em mergulho, seja com ar ou com misturas. Também possui uma câmara hiperbárica que dá segurança ao mergulho.

Os *Circee* contam com um sonar Dubm 20, uma mesa de plotagem de concepção mais antiga, a Evec 10, não tem as facilidades do piloto automático nem propulsor de proa. Possuem Pap 104 e mergulhadores, cumprindo satisfatoriamente sua missão, embora sua *performance* seja menor que a dos tipo *Tripartite*.

A limitação que têm ambos os tipos de caça-minas é que sua profundidade de operação máxima é de 80 metros (60 metros para os *Circee*). A outra limitação é quanto ao uso do Pap 104, que baseia sua tarefa na imagem obtida por sua câmara de televisão, e por isso a transparência das águas é fator determinante da efetividade e possibilidade de seu trabalho.

Caças-minas oceânicos

Os antigos *MSO* americanos prestaram serviços até 1994 na Marinha francesa, para operações de vigilância de fundos marinhos, já que haviam sido adaptados e equipados para rebocar o sonar Dumb 41. Este sonar trabalha em pares, seus transdutores alojam-se em um corpo cilíndrico que se posiciona a uns cinco metros do fundo e que possui sensores de profundidade que permitem sua navegação estabilizada. Para soltá-lo, usa-se o cabo de Oropesa, e os princípios de sua manobra, localização na água etc. derivam das manobras de arrasto

tipo Oropesa (uso de flutuadores, depressores e sustentações).

Este tipo de unidade terminou sua vida útil e foi substituído por lanchas feitas de fibra de vidro de uma vintena de metros de comprimento e equipadas para assegurar a manobra segura e o correto posicionamento. Mesmo assim o sonar Dubm 41 será substituído pelo Dubm 42, que com um único corpo poderá obter maior varredura e melhor desempenho quanto à sua estabilidade de navegação.

A frequência do trabalho de ambos os sonares é de cerca de 800 khz, o que assegura uma discriminação adequada para sua tarefa, conseguindo quase que uma fotografia do fundo. A amplitude de varredura deste sonar é de cerca de 200 metros.

O único problema deste sistema é que não permite uma exploração em tempo real de suas detecções. Ante a presença de um eco novo, as detecções devem ser enviadas ao caça-minas para sua identificação final, seja por meio de mergulhadores ou de veículos autopropulsados (Pap 104).

A representação da informação destas tarefas de vigilância faz-se em forma de uma fita gravada, espécie de faixa tipo sonda, mas de largura maior que se arquiva no mesmo centro para processamento de dados. O emprego do sonar Dubm 41 assegura uma cobertura de vigilância até 110 metros.

O futuro sistema Lagadmor

Como vimos até agora, a Marinha francesa tem assegurado, atualmente, o livre trânsito de seus SNLE até águas de 110 metros de profundidade, mas permanece descoberto o setor de plataforma continental que vai desta profundidade até a meta perseguida, ou seja, a cobertura até 300 metros de profundidade. Um dado interessante é que na zona de Brest a plataforma continental tem, em 80 por cento, profundidades maiores que 150 metros.

O sistema *Lagadmor* (olho do mar, em bretão), solução prevista para as águas profundas, será composto principalmente de: subsistema sonar que conterà o veículo rebocado e os equipamentos de bordo; subsistema de localização submarina; e subsistema de tática.

O veículo rebocado conterà dois sonares, a saber: sonar Dubm 42, que é um sonar lateral com amplitude de varredura de 400 metros, reduzido a 300 metros, para dar a necessária cobertura, trabalhando a uma frequência de cerca de 800 khz; e sonar Dubm 60 A, um pequeno sonar que apontará no sentido do eixo de navegação para trás e fará uma cobertura adicional no setor próximo à vertical do veículo, onde a sombra de um objeto detectado pelo sonar principal não asseguraria uma classificação eficaz.

A navegação submarina do veículo será feita por um piloto automático que o manterá a 30 metros do fundo e reduzirá os movimentos de balanço e arfagem.

A exploração das imagens obtidas pelo sonar, conforme o volume que tenham, só em parte se farão em tempo real através de um monitor; o resto será feito em um centro de estudos em terra, com um arquivo de informática, com as faixas gravadas em diferentes missões, o que assegurará a vigilância, como hoje se assegura, com o tratamento de dados obtidos dos caça-minas em águas menos profundas.

Cabe destacar que os registros do sonar Dubm 41, atualmente, são processados visualmente, mas a *performance* do futuro sistema tornará necessária a automatização dos registros.

Para conseguir o exato posicionamento do veículo com respeito à plataforma que o reboca, há em estudo várias soluções, algumas baseadas na localização acústica ultracurta com emissores, seja no veículo ou no navio rebocador, e receptores na outra parte intercalada. Outra solução seria

basear-se na posição calculada através do comprimento da catenária do cabo, com o auxílio de uma pequena central inercial no veículo.

Para posicionar o navio rebocador dispõe-se, além dos sistemas tipo *Siledis*, de sistemas de navegação inercial e de meios de radiolocalização de satélites *Navstar*. A unidade rebocadora contará, como os *Tripartite*, com sistemas de piloto automático que lhe dará facilidade para prosseguir sua derrota, ou manter o ponto fixo sem intervenção humana.

A futura unidade poderá interferir sobre as minas situadas profundamente, usando o Pap 104 MK5, versão melhorada do atual, que disporá de um sonar que lhe permitirá autoguiar-se até a mina procurada, sem a ajuda do sonar do navio, como acontece com o procedimento usado até agora nos caça-minas. Isso é uma consequência lógica da utilização de um sonar rebocado, dado que nas futuras operações a intervenção não poderá realizar-se para detectar-se um eco imediatamente.

Resta agora definir a plataforma que levará a bordo o sistema de armas *Lagadmor*. Até 1994 estava em construção o *Bamo* (navio antiminas oceânico), destinado a ser a plataforma do navio em experimentação. O *Bamo* é um catamarã de fibra de fibra e resina, que estava sendo construído na DCN, em Lorient. O navio inicial da série levaria o nome de *Narvik*. As características principais do *Narvik* são as seguintes: 52 metros de comprimento, 15 metros de boca, 3,60 metros de calado, deslocamento de 900 toneladas, tripulação de 50 homens; propulsão: dois diesel X 1.000 kW, planta elétrica: 2 X 250 kW, velocidade de mais de 15 nós em deslocamento e de 8 a 12 nós em

operações, e autonomia de 20 dias ou 5.000 milhas marítimas a 10 nós.

A escolha de um catamarã obedeceu a vários requerimentos que encontraram sua melhor solução nesse tipo de unidade, por sua maior área de trabalho em coberta, maior estabilidade que um monocasco deste tamanho, maior manobrabilidade devido à distância entre os cascos, e uma sobrevida aumentada pela duplicidade de sistemas nos dois cascos.

O *Narvik* estava em construção até 1994, ano em que, segundo o planejado, deveria entrar em serviço, mas alguns problemas ou complicações orçamentárias atrasaram o projeto. No momento o projeto está parado, ademais, a necessidade estratégica principal dá mais importância à cobertura de águas até os 110 metros que à zona mais profunda.

Apesar disso, o sistema *Lagadmor* é uma realidade que estava sendo ensaiada com êxito sobre o *Thetis*, navio de experimentação de guerra de minas já no ano de 1993.

CONCLUSÕES

“A intenção deste trabalho – conclui o autor – foi apresentar o presente e o futuro da guerra de minas em um país líder, para mostrar à nossa Marinha (argentina) idéias novas. Metas que ainda pareçam distantes devem ser conhecidas e levadas em conta, para futuros planejamentos gerais sobre a guerra de minas, um teatro que não deve ser esquecido nem subestimado.

Sobretudo não esqueçamos que mudanças ocorridas no mundo tornam mais perigoso um teatro de guerra, no qual serão mais importantes as ameaças representadas pelas minas, do que uma batalha naval em grande escala.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<GUERRAS> / Guerra de minas/ ; Marinha da França; Argentina; Rev&Rev;

O MURO INVISÍVEL DA ALEMANHA UNIFICADA

A Defesa Nacional (Brasil), 2^o trimestre/1996, p. 5-18

Vasco Mariz

Embaixador do Brasil em Berlim de 1984 a 1987, o autor revela interessantes aspectos da situação atual da Alemanha, unificada em 1989. Vasco Mariz inicia sua análise posicionando-se contra as notícias publicadas na imprensa brasileira e internacional à época da reunificação, que informavam a péssima situação da Alemanha Oriental antes da queda do Muro de Berlim, com as pessoas tendo pouco o que comer e com produtos fabricados de má qualidade. "Nos anos 50, a qualidade de vida na RDA era realmente péssima, mas em verdade, em meados dos anos 80, o nível de vida na Alemanha Oriental já era bom e estava sendo comparado, por economistas ocidentais, ao da Espanha, embora fosse bem inferior ao de seus irmãos alemães

ocidentais", diz o autor, lembrando que Gorbachev, quando visitou Berlim em 1987, apontou a RDA como modelo para os outros países socialistas e como a economia mais desenvolvida do mundo comunista.

Com base nas impressões colhidas na época em que viveu na Alemanha, o diplomata diz que os principais aspectos negativos graves que faziam com que milhares de alemães orientais fugissem, ou tentassem fugir para o lado ocidental eram a constante e atenta vigilância policial que afligia sobretudo os intelectuais, sempre ansiosos por liberdade mais completa, e a tentação pela ostentação de riqueza que diariamente assistiam pela televisão alemã ocidental.

Frisando que esta apreciação não significa um elogio ao regime comunista de Erich

Honnecker, a quem conheceu pessoalmente, Mariz avalia que tudo teria permanecido como estava, pelo menos por alguns anos mais, se não houvesse ocorrido o desmantelamento da União Soviética. "A efervescência que assaltou a RDA, em outubro e novembro de 1989, poderia ter sido reprimida com facilidade se Honnecker se sentisse respaldado por Gorbachev."

O processo de reunificação das Alemanhas foi sobretudo, diz o autor, resultado da audácia do chanceler Helmut Kohl. O partido cristão-democrata andava mal das pernas e Kohl tinha escassas possibilidades de reeleição. Aí, então, com a maior preseteza e, virtualmente, comprou a aprovação de Gorbachev, à custa de bilhões de marcos de auxílio à URSS.

A parte final dessa operação financeira foi paga em espécie, pela entrega dos grandes estoques de comida guardados nos subterrâneos de Berlim Ocidental para a eventualidade de um novo bloqueio russo, como ocorreu em 1948. Depois da reunificação, o Estado alemão continuou pagando, até 1994, a permanência de 400 mil soldados russos estacionados no antigo território da RDA.

Em 1990, o ex-embaixador voltou a Berlim, já unificada, e resume assim o que presenciou: "O preço da tão esperada liberdade estava muito alto, excessivo mesmo, no entender da maioria dos antigos cidadãos da RDA. A transformação de um país socialista em uma economia de mercado foi demasiado rápida e, sobretudo, não levou em conta o lado social e humano. O

governo alemão ocidental demonstrou muito pouca preocupação com seus irmãos orientais como indivíduos, como se todos e cada um dos cidadãos da antiga RDA fossem culpados pelos erros e desmandos do governo do país absorvido. Os grandes conglomerados industriais e comerciais foram desmantelados a toque de caixa: os produtos que essas fábricas produziam foram simplesmente postos de lado e substituídos por outros muito mais sofisticados do lado ocidental. Daí resultou enorme desemprego na indústria, no campo e no comércio. Num país de menos de 17 milhões de habitantes há, ainda hoje, cerca de dois milhões de desempregados, e esse número não diminuiu seis anos depois. Grandes empresas estrangeiras tentaram associar-se às melho-

res empresas alemãs orientais, mas os interventores do lado ocidental impediram a formação de muitas das *joint ventures*. Considerável escândalo causou a tentativa fracassada da British Airways de associar-se à Interflug, a importante empresa aérea da RDA. Numerosíssimos funcionários públicos foram despedidos sem cerimônia: os diplomatas foram todos postos na rua, bem como os do antigo Ministério do Comércio Exterior da RDA. O melhor especialista alemão do comércio com o Brasil emigrou para São Paulo. Enfim, nesta visita de 1990 a Berlim, amigos e conhecidos me manifestaram a maior preocupação, e até revolta, pela maneira como estava sendo feita a reunificação. Disseram-me alguns: 'Isso não é uma união, e sim uma anexação de país vendido.'

Continuando seu relato, o autor lembra que todos os cidadãos da antiga RDA fo-

ram obrigados a trocar suas economias na taxa de um marco alemão contra três marcos orientais antigos e os seus salários continuam, até hoje, bem menores do que recebem os alemães ocidentais em empregos do mesmo nível. E com esses 20% menos têm de se sustentar aos preços elevadíssimos da Alemanha Ocidental. Ressalva, porém, que o mesquinho revanchismo dos alemães ocidentais em relação aos seus irmãos orientais só ocorreu no início da unificação, tendo hoje tudo se normalizado e reestruturado. "Mas as cicatrizes ficaram e vão demorar a desaparecer", frisa.

A transformação de um país socialista em uma economia de mercado foi demasiada rápida e, sobretudo, não levou em conta o lado social e humano

Oito meses após a unificação, prosseguiu, persistia bem clara a divisão das duas zonas. Apesar de derrubado e removido todo o Muro de Berlim, era palpável

a existência de um muro invisível. A mudança de regimes na Europa Oriental e a reunificação alemã causaram notável perturbação na região, em consequência da liberdade de circulação. Em 1990, Berlim estava cheia de ciganos, romenos, húngaros, poloneses e búlgaros, muitos dos quais dormiam nas ruas. Muitos alemães orientais transformaram-se em camelôs nas principais avenidas e praças da cidade, dos dois lados do "muro invisível". Naquela época, e até hoje, há muita violência, assaltos, que, naturalmente, não existiam antes. *Punks* e neonazistas ocuparam velhos imóveis decadentes e aterrorizam a vizinhança. Tudo isso era inconcebível antes, pois as polícias dos dois lados do muro não brincavam em serviço.

Berlim é hoje um grande canteiro de obras e quantias fabulosas estão sendo gastas, para transformar a cidade na capital da

flamante Grande Alemanha Unificada, para alegria dos empreiteiros e descontentamento dos que pagam altos impostos.

Esse descontentamento se expressou nas eleições de 1994, nas quais Helmut Kohl conseguiu apenas a ínfima maioria de dez cadeiras no Parlamento. O descontentamento da antiga Alemanha Oriental, em pesquisa feita em fevereiro de 1996, era de 82%. O líder do Partido Socialista Democrático (PSD), Gregor Gysi, obteve elevada votação na antiga RDA, sobretudo na região de Berlim, cidade tradicionalmente esquerdista.

Não existe, neste contexto, o desejo de volta à antiga ditadura comunista. Há saudade das benesses e mordomias do socialismo e reconhecimento da generosidade desajeitada do governo de Boon, mas é indubitável que ainda há muito caminho a percorrer. Os alemães ainda não derrubaram o muro que existe dentro da cabeça deles e ninguém, de um ou de outro lado, tinha a idéia de quanto uma parte da Alemanha se distanciara da outra, em 40 anos de separação. O muro do ressentimento, invisível, lá está e todos o percebem e sofrem com isso, dos dois lados.

No entanto, a agência oficial alemã Treuhand Anstalt já encerrou, no início de 1995, sua tarefa de privatizar ou fechar as 14 mil empresas estatais da antiga Alemanha Oriental. Mas o resultado social foi de dois milhões de desempregados, ou cerca de 13% da força de trabalho da antiga RDA. Não há dúvida de que o parque industrial da antiga Alemanha socialista era mesma semi-obsoleto, mas sua transformação foi demasiado rápida e realizada a um altíssimo custo social. Os grandes conglomerados da Alemanha Ocidental

fizeram questão de desmontar seus competidores do Leste, que vendiam tão bem seus produtos pouco sofisticados aos países do Segundo e do Terceiro Mundos. "O que vimos foi o capitalismo mais selvagem exterminando as fábricas e os empregos menos eficientes de seus irmãos da RDA", opina o autor.

Apesar do que chama de "devastadora reunificação", Mariz observa a persistência de alguns símbolos da RDA, como o automóvel Trabant, que a imprensa ocidental considerava o símbolo da ineficiência

alemã oriental. A fábrica fechou em 1992, mas hoje o pequeno carro é cultuado nos círculos elegantes e jovens da Alemanha unificada. Atualmente a

imprensa justifica o culto aos "Trábies", como são afetuosamente chamados, pelo fato de os carros, apesar de lentos e modestos, serem bons e baratos. Mas nos círculos jovens da Alemanha de hoje é elegante chegar a uma festa dirigindo um Trabant.

Mas se os alemães ocidentais se divertem imitando seus irmãos orientais, estes estão encantados com os novos sinais exteriores de riqueza. Os novos ricos da antiga RDA primam por decorar suas residências da forma mais cafona possível.

Na nova Alemanha, tão pouco reunida, vão evoluindo os problemas de desemprego, o não atendimento das reivindicações trabalhistas e a diminuição da competitividade dos produtos alemães no exterior, devido aos altos custos de produção. A baixa cotação do dólar em relação ao marco e as outras moedas fortes tornam mais caras as exportações alemãs.

Duas importantes novidades surgiram nas eleições de 1994 e nas eleições muni-

Isso não é uma união, e sim uma anexação de país vendido

cipais de 1995. O Partido Liberal Democrático, principal aliado de Kolh, implodiu quase completamente. Já o Partido Verde, que havia quase desaparecido nas eleições de 1990, reorganizou-se e obteve resultados encoraja-dores, em maio de 1995, no maior estado da Federação, a Westphalia. O sucesso dos "verdes" acabou por também dar mais força ao Partido Socialista, o SPD, cujo *slogan* agora é "ninguém governará mais este país sozinho".

Assim, a balança do poder está mudando muito mais depressa do que se poderia esperar.

O autor encara com curiosidade o fato de, após a reunificação das Alemanhas, as investigações sobre crimes políticos cometidos na RDA ter se tornado bastante rancorosa e furiosa, "mais até que as investigações sobre os crimes cometidos pelos nazistas". O Departamento Gan-ck, que investiga as atividades do Serviço Secreto da Alemanha Oriental, possui três mil funcionários, ao passo que a central para o esclarecimento dos crimes do nacional-socialismo tem apenas 120 funcionários. "Querem talvez investigar o que é mais recente, pressionados pelas famílias das vítimas que pereceram ao tentar atravessar o Muro", supõe.

Depois da reunificação, também ocorreram alterações fundamentais nos meios artísticos e esportivos da Alemanha Oriental. Se havia privilegiados na RDA, eram os artistas em geral e os desportistas que brilhavam em competições internacionais, como as Olimpíadas. Antes os artistas ti-

nam certas limitações, mas hoje estão totalmente livres. No entanto, enfrentam agora as leis do mercado da arte e muitas vezes não sabem como agir. Além disso, os polpudos subsídios acabaram. Os espectadores que antes lotavam os teatros e as óperas da Alemanha Oriental a preços altamente subsidiados, ficam hoje em casa e procuram economizar para comprar carros e eletrodomésticos. Os melhores artistas emigraram e os que ficaram estão angustiados e passam dificuldades. Nos primeiros

tempos da reunificação, houve vinganças de autoridades de Berlim Ocidental contra artistas e instituições culturais de Berlim Oriental.

Se a conjuntura global da Alemanha continua boa, apesar do enorme contrapeso da reconstrução da ex-RDA, com gastos, até

agora, de mais de US\$ 300 bilhões, persistem problemas como o desemprego, a imigração estrangeira e a poluição ambiental. Este último é causado pelo aquecimento a carvão para o inverno em todo o Leste europeu, que provoca tanta poluição que a expectativa de vida está hoje sete anos abaixo da média da Europa Ocidental. Na antiga Alemanha Oriental, 54% das plantas e 57% dos animais estão ameaçados de extinção.

Quanto ao desemprego, o governo alemão tem feito esforços para reciclar seus desempregados, com treinamento regular de atualização ou o incentivo à aprendizagem de novas profissões. No que diz respeito aos imigrantes, são perseguidos e agredidos por extremistas de direita, por

Ninguém, de um ou de outro lado, tinha a idéia de quanto uma parte da Alemanha se distanciara da outra, em 40 anos de separação.

O muro do ressentimento, invisível, lá está e todos o percebem e sofrem com isso, dos dois lados

estarem tirando os empregos de alemães menos qualificados. Os turcos e palestinos, os mais perseguidos, vivem mal adaptados, até em guetos. O Primeiro-Ministro Kolh já afirmou que a Alemanha não é um país de imigração e está fechando todas as portas legais para o ingresso de refugiados do Leste Europeu, sobretudo ciganos da Romênia e da Hungria.

Avaliando o futuro da nova Alemanha unida, o autor diz olhar com otimismo, a médio prazo, sobretudo após os americanos desistirem, pelo menos temporariamente, de fazer uma guerra comercial contra o Japão e a Alemanha. O dólar voltou a subir e os produtos japoneses e alemães terão melhor comercialização no maior mercado mundial. Internamente, a antiga RDA tem sido um bom mercado para os produtos encalhados do lado ocidental, mas o elevado custo de produção está gerando crises em vários grandes conglomerados, que planejam exportar algumas de suas fábricas.

Os riscos de uma grande Alemanha unificada, com mais de 80 milhões de habitantes altamente qualificados, persistem, mas creio que serão minimizados pelo caráter federal e democrático de seu atual governo. Hoje a Alemanha dispõe de um espaço comercial ilimitado, sem os entraves políticos que sentia antes das duas guerras mundiais. Integrados na União Européia, como o país mais poderoso industrialmente falando, os

alemães não se sentirão tentados a correr riscos políticos, tanta é a sua prosperidade atual. Na Europa, a Alemanha não tem mais competidores e o poderio da Rússia está profundamente abalado.

O que vimos foi o capitalismo mais selvagem exterminando as fábricas e os empregos menos eficientes de seus irmãos da RDA

Somente um grave erro comercial dos Estados Unidos poderá criar uma séria crise interna na Alemanha e favorecer o aparecimento de um líder carismático revanchista. "A médio prazo, as perspectivas para a Alemanha

são brilhantes e confio que ela não se constituirá num risco militar em futuro previsível."

O diplomata comenta as relações bilaterais da nova Alemanha com o Brasil, remetendo-se à entrevista do chanceler brasileiro Luiz Felipe Lampreia ao jornal *O Globo* de 14 de julho de 1996, na qual o diplomata focaliza a "parceria estratégica" entre os dois países. Naquela entrevista, Lampreia ressaltou ser a Alemanha o segundo principal investidor no Brasil e o primeiro entre os países da União Européia, convergindo a maior parte das aplicações para a indústria de transformação. Assinala que cerca de 1.200 empresas alemãs têm investimentos em nosso País, gerando mais de 400 mil empregos diretos.

Encerrando o artigo, Vasco Mariz cita a visita do Presidente Fernando Henrique Cardoso à Alemanha, em setembro de 1995, e as negociações realizadas como o sinal de promessa de uma cooperação ainda maior e mais decisiva para o desenvolvimento do Brasil.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<HISTÓRIA> / História da Alemanha/ ; Muro de Berlim; Unificação alemã; Rev&Rev;

O PODER NAVAL NO SÉCULO XXI

Revista do Clube Naval (Brasil), 1^o trimestre/1996, p. 38-41

Contra-Almirante (RRm) Domingos Castello Branco

"PAX BRITANNICA"

A situação do Poder Naval no mundo pós Guerra Fria tem várias semelhanças com o ocorrido após a derrota de Villeneuve perante Nelson, na Batalha de Trafalgar, em 21 de outubro de 1805, que significou o ápice e a solução definitiva do confronto franco-britânico no mar, que já durava décadas.

O processo de afirmação da Marinha britânica, então consolidado, projetou-se ao longo de todo o século XIX, com a *Royal Navy* funcionando como o braço armado da política britânica em seu império mundial.

Em 1897, apogeu dessa fase, começava a ser ameaçada, entretanto, a hegemonia naval britânica pelo Império Alemão. Naquele ano, o Almirante Alfred Von Tirpitz, recém-nomeado Ministro da Marinha germânica, em memorando ao Kaiser Guilherme I propunha a construção de 19 novos navios para fazer face à Inglaterra.

As intenções de Tirpitz foram plenamente atendidas pelo governo alemão, com cinco sucessivas leis navais, que aprovaram, no total, a construção de 41 encouraçados, além de cruzadores, contratorpedeiros e submarinos.

Os britânicos reagiram aliando-se à França que, por sua vez, tinha um tratado de defesa mútua com a Rússia. No plano naval, a *Royal Navy* modernizou-se com a construção de navios cada vez mais bem armados e diversificados, inclusive submarinos. A incorporação do Encouraçado *Dreadnought*, em 1907, revolucionou os meios navais de então.

Estava sendo assim cuidadosamente preparado pela Inglaterra e Alemanha o cenário para a Primeira Guerra Mundial e a sua consequência, a Segunda Guerra Mundial. Es-

ses dois conflitos levaram ao encerramento do ciclo colonial da civilização judaico-cristã-européia no mundo, iniciado pelos portugueses cinco séculos antes. Nesse período o homem branco descobriu, dominou e explorou ambiciosamente o mundo, com a justificativa religiosa de salvação das almas.

O término da presença européia em outros continentes ocorreu já na segunda metade do século XX, com as derrotas francesa e americana no Vietnã, a libertação da Argélia e a ascensão de lideranças negras ao poder no Sul da África. Para completar o processo, Hong Kong e Macau voltarão para as mãos chinesas antes do encerramento do milênio, restando ainda alguns enclaves e ilhas, sem maior expressão, exceto a Guiana Francesa, por sua extensão e existência do centro aeroespacial de Kourou.

"PAX AMERICANA"

Nos últimos cem anos os Estados Unidos afirmaram-se como a grande potência mundial. Nas últimas cinco décadas, a ora extinta URSS surgiu como a potência política e militar capaz de rivalizar com os Estados Unidos. Tal fato conduziu ao período da Guerra Fria, com capacidade de destruição mútua e do mundo em geral hoje existente.

No mar, a supremacia naval americana obtida na Segunda Guerra Mundial confirmou-se nos anos 50, com a redução do papel das Marinhas britânica e francesa e com a então destruição das forças navais alemãs, japonesas e italianas. A adoção da propulsão nuclear e o desenvolvimento dos mísseis balísticos e intercontinentais foram outros fatores dessa ascensão.

A ex-URSS, em sua política de expansão mundial durante a Guerra Fria, desenvolveu, na área naval, desde a Segunda

Guerra, um esforço proporcionalmente muito mais notável que os Estados Unidos, já que partiu de uma base tecnológica e operacional incipientes. O desenvolvimento de uma gigantesca e sofisticada Marinha oceânica pela URSS foi, talvez, o mais extraordinário feito estratégico-naval ocorrido no século XX.

Com a dissolução da URSS, surgiu uma Rússia problemática e empobrecida que não tem os recursos econômicos e a motivação para tentar manter a competição estratégico-militar com os Estados Unidos. Assim, o que se observa nos últimos anos é uma grande retração, redefinição e reorganização das forças navais russas, que devem perdurar por bastante tempo.

Com o fim da bipolaridade militar da Guerra Fria, a Marinha americana surgiu como líder incontestado no mar.

Estaremos vendo agora o início de uma era semelhante àquela vivida por cem anos pela Marinha britânica, a partir de Trafalgar?

Ao se dissolver a URSS, a Marinha americana passou a enfatizar a ação de intervenção militar oriunda do mar, onde for necessária, para atender aos interesses político-estratégicos americanos. Ganham ênfase as tarefas de "ação de presença" e de "projeção de poder", em detrimento do "domínio do mar", preponderante na Guerra Fria e que pressupunha as ações principais ocorrerem em águas oceânicas e não nas proximidades da costa, como agora explicitado (*blue water X brown water*).

Como exemplos dessa nova concepção estratégica citam-se a Guerra do Golfo e as intervenções na Somália, no Haiti e na ex-

Iugoslávia, além da eventual ação de presença das forças navais americanas entre Formosa e a China continental.

Dentre as semelhanças entre os elementos geradores deste prelúdio de "Pax Americana" e aqueles fatores que condicionaram o século de "Pax Britannica" está a incontestável supremacia naval americana atual, que está sendo exercida em conflitos localizados e em termos convencionais, conforme os apontados acima.

A tendência para o futuro previsível, segundo Samuel P. Huntington, é que os conflitos passem a ocorrer entre as diferentes civilizações, em uma repetição ampliada das lutas entre cristãos e mouros na Idade Média, devido a diferenças como história, língua, cultura, tradição e religião, que estão sendo ampliadas por revoluções tecnológicas. Se

aliarmos a isso a disseminação da tecnologia nuclear no armamento, na propulsão naval, dos mísseis de cruzeiro e balísticos e dos satélites, constata-se quão frágil é e será o equilíbrio militar daqui para frente.

Espera-se que, ultrapassada a fase atual de reorganização eslava, sejam restauradas e melhoradas as condições da Rússia para um grande desenvolvimento na área militar, se assim for julgado necessário pela sua sociedade.

Os países europeus cristãos buscam uma integração política e econômica cada vez mais necessária e evidente, através da Comunidade Européia. Dessa união está surgindo um bloco poderoso de nações com interesses e objetivos próprios, o qual deverá procurar atuar com instrumentos au-

Da Comunidade Européia está surgindo um bloco poderoso de nações com interesses e objetivos próprios, o qual deverá procurar atuar com instrumentos autônomos de política externa, inclusive Forças Armadas integradas, pelo menos nos planos operacional e logístico

tônomos de política externa, inclusive Forças Armadas integradas, pelo menos nos planos operacional e logístico.

A futura grande confrontação entre civilizações deverá ocorrer nas vastidões do Oceano Pacífico, onde o papel das Marinhas será vital, desde a ação de presença até o conflito armado. Nesse quadro, além da presença inevitável da China, haverá também a incógnita do Japão.

Como se pode constatar, dentro desse quadro de potencialidades e instabilidade, é possível apontar a existência também de enormes diferenças entre a supremacia naval americana de hoje e de amanhã e a ex-

periência britânica do século passado.

Os sucessivos presidentes americanos ora dispõem de um poder naval sem paralelo para apoiarem suas políticas externas. Porém, o mundo encolheu dramaticamente, suas diferenças políticas se acentuaram de forma paradoxal e se diversificaram em vários núcleos emergentes de poder. Além disso, a disseminação da tecnologia militar funciona, cada vez mais, como um grande fator de nivelamento estratégico. Em outras palavras, "Pax Americana" sim, porém em termos, inclusive no que disser respeito ao Brasil. Mas isso é outra história...

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<FORÇAS ARMADAS> / Poder Naval; Pax Britania; Pax americana; Rev.&Rev.;

POR QUE NÃO OS GAYS?

NoMar, nº 652, 14 de novembro de 96

Tem sido freqüente a veiculação de crf-ticas à política de exclusão de homossexuais adotada pelas Forças Armadas. As argumentações abrangem um amplo espectro, que vai desde o simples *por que não?* até sofisticados questionamentos sociológicos, em geral visando a demonstrar que *comportamento sexual não é fator determinante de eficiência*. O êxito alcançado por alguns em diversas atividades, inclusive — *enquanto conseguem ocultar sua condição* — na própria carreira militar, é invocado para atestar que *ser homossexual* não implica incompatibilidade com *ser militar*. As Forças Armadas são, então, acusadas de discriminação descabida e uso de normas antiquadas e, até, cruéis.

Antes de mais nada, exceto pela publicação, fora do contexto em que foram apresentadas, de algumas frases ditas por militares, não tem havido discussão, mas sim discurso em torno daquilo que se *supõe* serem as ra-

ções da exclusão. Na verdade, sequer fazem sentido.

As Forças Armadas são instituições fundamentadas na hierarquia e na disciplina, onde a ascendência moral e o exemplo são pedras angulares da liderança, que deve reger as relações entre chefes e subordinados. Independentemente do grau de eficiência pessoal do indivíduo, entende-se que o comportamento homossexual é incompatível com tais valores. A incompatibilidade resulta do *comportamento* e não do *ser*, até porque, enquanto aquele não se manifesta, este não passa de uma abstração. É por isso que alguém pode lograr êxito como militar, mesmo sendo homossexual, *desde que jamais se comporte como tal*. No dia em que cair em tentação, perde totalmente a autoridade e a moral perante a instituição e, pelo que é dado observar das reações da sociedade e da mídia, quando de alguma ocorrência do gênero, perante a nação.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PSICOSSOCIAL> / Homossexuais; Gays; Rev.&Rev.;

SOBRE A REPÚBLICA SOCIALISTA IANOMÂMI¹

A Defesa Nacional (Brasil), nº 771, 2^o trimestre/1996, p. 47-54

Gilberto Paim (Jornalista)

Em conferência há pouco encerrada em Genebra, delegações de vários países, inclusive a do Brasil, debateram a minuta de um texto que recebeu o título de Declaração Universal dos Direitos Indígenas. O produto dessa reunião internacional coloca-nos diante de um tema de inusitada importância. Pois está em jogo a cessão de soberania, de um lado, ou a conquista de soberania, de outro. A cessão seria feita por um país como o Brasil, e os beneficiários seriam grupamentos indígenas, de reduzida expressão numérica, que ocupam várias extensões do território brasileiro. A gravidade do assunto é, portanto, auto-explicável.

Há algum tempo, encontram-se em discussão aspectos específicos da situação de algumas populações indígenas na Região Norte. Examina-se, em particular, a questão das vastas extensões oficialmente definidas como terras indígenas, em favor dos grupamentos ianomâmis, nas reservas a eles deferidas no Amazonas e em Roraima.

A preocupação que dá sentido a este artigo tem origem no fato singular de que a reserva dessa população indígena, no Estado de Roraima, estende-se sobre um território que atravessa a fronteira e une-se às terras ocupadas, na Venezuela, por índios da mesma tribo.

A estranheza que a questão desperta representa um sentimento comum a muitos estudiosos do tema, em diferentes áreas do poder público nacional. Na aludida conferência de Genebra, o embaixador Gilberto Saboia, ao externar o pensamento do

Itamaraty, foi categórico em suas declarações sobre o assunto. Proclamou ele sua firme oposição à fraseologia empregada por técnicos das Nações Unidas na elaboração do documento antes referido. A tal Declaração Universal dos Direitos Indígenas contém uma cláusula que concede aos índios o direito à autodeterminação.

A delegação brasileira encontrou o apoio de representantes de outros países, inclusive Índia e Bangladesh, no repúdio a direitos atribuídos por técnicos da ONU aos indígenas. Foi enfático o embaixador brasileiro ao declarar que o Brasil derrubará qualquer menção no texto a "povos indígenas" ou a "territórios indígenas".

Para evitar que se enfraqueça a posição dos delegados brasileiros em reuniões internacionais sobre esse tema, parece necessário cuidar de um pormenor importante. Não se pode permitir que documentos oficiais brasileiros contenham expressões que ofereçam aos chamados "preservacionistas" argumentos favoráveis à defesa da autonomia e da autodeterminação dos índios. No capítulo intitulado "Terras indígenas" que se lê no *Anuário Estatístico do Brasil*, "terra indígena" e "território indígena" são sinônimos que aparecem nas referências sobre a utilização de recursos naturais e à limitação ao uso exclusivo pelos índios de terras para habitação e ocupação. No citado texto oficial, a terra indígena se define como "o chão sagrado para perpetuidade da cultura tradicional dos índios" e tem, assim, valor político.

Os cinco especialistas da ONU que elaboraram a mencionada Declaração Univer-

1. N.R.: O texto é transcrição completa.

sal dos Direitos Indígenas poderiam argüir que a expressão "território indígena" consta de documentos oficiais e da própria legislação do Brasil sobre as populações indígenas. Na citada reunião de Genebra, eles tentaram convencer as delegações de que estavam exprimindo aspirações de milhões de índios do mundo inteiro. O texto de sua autoria começará a ser debatido no âmbito da ONU pelos governos, através de suas delegações.

Quando o assunto for colocado na agenda da Assembléia Geral, o Brasil espera contar com o apoio de vários países, para negar aprovação a princípios inseridos no documento, em especial o artigo que concede aos índios o direito à autodeterminação.

Todos estamos habituados a examinar com prudência o noticiário internacional sobre atividades de organizações não governamentais, que costumam lançar palavras de ordem induzidas por ambições utópicas. São inumeráveis as manifestações de organizações desse tipo, contra, por exemplo, a construção de usinas hidrelétricas na Amazônia. Entre seus pretextos figura o de que os reservatórios de tais usinas ocuparão espaços que poderiam ter melhor destino se oferecidos à população indígena.

Todos relembram os termos da advertência de Jaime Rotstein, ilustre tecnólogo brasileiro, a respeito da palavra de ordem ingênua dos chamados "verdes". Advertiu Rotstein, oportunamente, que o impedimento à exploração de recursos hídricos, na Região Amazônica, colocará o Brasil na contingência de construir, em substituição, usinas nucleares de idêntico potencial.

E que potencial é esse? Trata-se simplesmente daquilo que se estima em uma

capacidade de geração de energia elétrica substitutiva, da ordem de 150 milhões de kW. A cada milhão de kW de capacidade geradora de eletricidade não instalada na Amazônia corresponderá uma usina atômica construída nas proximidades dos grandes centros de consumo. Os "verdes" ignoram a ameaça ecológica que está embutida na rejeição do uso do potencial hidrelétrico amazônico.

Volto ao noticiário sobre a reunião de Genebra. Diz-nos a informação disponível que atuou, nessa conferência, uma delegação da Coordenação das Organizações Indígenas da Amazônia, em nome da qual falava um tal Mr. Manchinery.

Até agora, pensávamos que a Fundação Nacional do Índio - Funai - era a única entidade autorizada a interpretar as aspirações e os desejos das populações indígenas brasileiras. É natural, pois, que fiquemos dominados por uma sensação de estranheza ao verificarmos que uma desconhecida Coordenação das Organizações Indígenas tem a audácia de comparecer a assembléias internacionais para veicular imaginárias aspirações de grupamentos indígenas do Brasil e de países vizinhos.

Não pode passar sem a enérgica repulsa dos brasileiros a insólita atividade dessa organização. Não sabemos quem são os seus financiadores, nem podemos admitir que uma organização não-governamental desconhecida dos brasileiros coloque em discussão, em reunião internacional, teses que ferem o direito soberano que temos sobre assuntos de nossa exclusiva competência.

Rejeitamos, portanto, *in limine*, os argumentos que essa estranha entidade usa.

A tal Declaração Universal dos Direitos Indígenas contém uma cláusula que concede aos índios o direito à autodeterminação

no esforço que desenvolve para conven-
cer audiências estrangeiras de que a auto-
determinação corresponde a um direito le-
gítimo dos índios.

A autodeterminação dos povos é expres-
são que permeia inúmeras declarações de
cumho internacional, em particular quando
versa sobre a conquista da independência
por parte dos povos coloniais. No caso de
nações já independentes, suscita-se o ter-
mo quando essas nações repelem interfe-
rências externas, que possam causar dano
a seus interesses fundamentais.

A autodetermina-
ção implica, portanto, o
exercício de soberania,
ou seja, o direito que
estende salvaguarda à
independência dos po-
vos regidos por vontade
própria.

Imaginemos, pois,
que os índios iano-mâmis, que habitam ter-
ras venezuelanas, considerem que a De-
claração Universal dos Direitos Indígenas
lhe concede plena autodeterminação, e que
esse direito terá reconhecimento internaci-
onal, em favor dos mesmos grupamentos
que ocupam mais de 40% do território de
Roraima. Estaria, assim, formada a Nação
Ianomâmi, constituída por parte dos terri-
tórios da Venezuela e do Brasil.

A essa luz, cumpre-nos destacar a posi-
ção clara do Embaixador Gilberto Saboia,
cujo senso de oportunidade permitiu ao
Brasil assumir a liderança dos demais paí-
ses que também consideram perigosas ex-
pressões tais como "territórios indígenas"
e "povos indígenas".

Agora, uma tal Coordenação das Orga-
nizações Indígenas da Amazônia nos as-
sombra com a sua extrema audácia, quando
tenta envenenar a atmosfera internacional

contra as nações que não queiram reconhe-
cer o suposto direito que atribui autode-
terminação aos índios.

As reservas de terras para ocupação pe-
los índios, oficialmente denominadas Ter-
ras Indígenas, totaliza, no Estado do Ama-
zonas, 150 áreas, algumas das quais possu-
em superfície territorial de extensão impres-
sionante. Reproduzem-se, aqui, alguns da-
dos que a Superintendência de Assuntos
Fundiários, órgão da Funai, manda para o
IBGE e são publicados no *Anuário Estatís-
tico do Brasil*.

Nesse grupo de 152
áreas, destacam-se seis
com superfície total da
ordem de 30,6 milhões
de hectares, ou mais de
300 mil km². Um segun-
do grupo, composto de
29 reservas, está na fai-
xa de 100 mil a 1 milhão

de hectares por unidade. Totalizam, essas 29
Terras Indígenas, nada menos de 11 milhões
de hectares, ou 110 mil km².

No grupo das maiores reservas amaz-
nenses, ganha relevo a Terra Indígena
Ianomâmi, que tem 9.419 milhões de hec-
tares*, ou 94 mil km², onde vivem menos
de 9 mil índios. Seriam mais de mil hecta-
res por cabeça, ou cerca de 10 km² por
índio. Mas, quanto ao dado populacional,
a estatística é de duvidosa exatidão, pois
acredita-se que esse grupamento está bas-
tante mais reduzido. Segue-se, em tama-
nho, a do Vale do Jari, com 8,4 milhões de
hectares para seus três mil habitantes. Sig-
nifica que, nessa reserva, cada índio ocu-
pa 2,8 mil hectares. Em terceiro lugar, vem
a do Alto Rio Negro, com 7,8 mil hectares.
A Funai desconhece o número de índios
que habitam essa área, de qualquer modo
intocável, de vez que é reserva indígena.

Os "verdes" ignoram a ameaça ecológica que está embutida na rejeição do uso do potencial hidrelétrico amazônico

*. N.R.: O Rio Grande do Sul tem 267,5 mil km², Pernambuco 98,3 mil km² e Santa Catarina 95,9 mil km².

Se nos limitarmos ao exame das 35 maiores, veremos que sua superfície territorial soma mais de 41 mil hectares, ou 410 mil km². Trata-se de um território maior do que os Estados de São Paulo (247,9 mil km²), Rio Grande do Sul (267,5 mil km²) e Paraná (199,5 mil km²).

Chega a ser ridículo o argumento das organizações que se intitulam preservacionistas, defensoras indormidas do meio ambiente, quando levantam a bandeira do movimento mundial contra a população para impedir a construção de usinas hidrelétricas na Amazônia. Os reservatórios dessas unidades ocupam em geral uns poucos quilômetros quadrados. O que espanta, entretanto, é que nos citados 410 mil km² habitam pouco mais de 20 mil índios, segundo informação não atualizada que a Funai distribui.

Admitindo-se que a cifra seja verdadeira, teremos média superior a 20 km² por pessoa indígena, o que configura um incomensurável desperdício de solo.

A terra indígena corresponde ao espaço físico reconhecido oficialmente pela União como sendo de posse permanente de grupos tribais que a ocupam, segundo afirmação textual contida em documento do IBGE (Anuário Estatístico do Brasil, 1993). O objetivo, segundo esse estudo, consiste em preservar o meio ambiente e garantir a sobrevivência físico-cultural dos grupos indígenas.

Quando observamos o quadro real existente, à luz dos números, vemos que o discurso indigenista dificilmente se sustenta com fatos convincentes. Merece exame atento a ocupação da imensa Terra Indígena

na Waimiri-Atroari, no Estado do Amazonas, cuja extensão territorial é de 2,6 milhões de hectares. Essa imensa área estaria ocupada por apenas 380 índios. São inúmeros os exemplos de semelhante despojoamento.

No Amazonas, continuam inamovíveis os limites das terras indígenas, não obstante a redução progressiva do número de seus habitantes nativos. O mesmo fenômeno se observa em outras unidades da Federação. Diante disso, cria um clima

de moderado otimismo a crença de que o governo do Presidente Fernando Henrique decidiu colocar em sua agenda o problema dessas terras.

O assunto merece divulgação ampla de todos os seus aspectos essenciais, inclusive o conhecimento exato da população

nativa nas terras indígenas. "Grosso modo", de acordo com dados oficiais, há, no Amazonas, dois mil hectares para cada índio, mas um esforço que tenha em vista atualizar as cifras de população demonstrará que os números conhecidos são exagerados. Confirmada tal hipótese, ficarão as organizações não-governamentais, como a de Mr. Manchinery, desprovidas do argumento de que enormes extensões territoriais oferecidas aos índios amazônenses são indispensáveis à sua expansão populacional.

Creio oportuno divulgar alguns dados sobre as terras teoricamente ocupadas pelos ianomâmis nos dois estados do Norte. No Amazonas, a extensão dessas terras abrange grande parte dos municípios de Barcelos, Santa Isabel do Rio Negro e São

Uma desconhecida Coordenação das Organizações Indígenas tem a audácia de comparecer a assembléias internacionais para veicular imaginárias aspirações de grupamentos indígenas do Brasil e de países vizinhos

Gabriel da Cachoeira, cuja superfície territorial, em conjunto, totaliza 183 mil km². Mais de metade dessa área está demarcada como Terra Indígena Ianomâmi. São 94 mil km² entregues a 9.910 índios dessa tribo.

Em Roraima, uma área de igual extensão pertence ao mesmo grupamento indígena, ocupando mais de 66% do território conjunto dos municípios de Alto Alegre, Boa Vista, Caracará e Mucajá.

Nos municípios do Amazonas e de Roraima que acabamos de citar, a população trabalhadora local está impedida de

explorar atividades relacionadas com a caça, a pesca, o extrativismo e a agropecuária na área ianomâmi. Em nome, portanto, da "perpetuidade da cultura tradicional" dos nativos, recursos diversos, inclusive os da mineração, não ganham sentido econômico, nem

ajudam na sobrevivência dos índios. Pois no decênio de 60, a população indígena existente nos três citados municípios era estimada em cerca de 25 mil pessoas. Essa população não se expandiu. Na verdade, ficou bastante reduzida nos dois últimos decênios.

No asfalto, a milhares de quilômetros de distância, propala-se a necessidade de "medidas especiais para assegurar o respeito ao patrimônio cultural e à livre escolha dos meios de vida e subsistência" desse grupamento. Mas não se apresenta nenhuma idéia exequível que possa assegurar a sobrevivência e a expansão numérica dessa tribo.

Parece absolutamente vazia, desprovida de senso de realidade, a afirmação de indigenistas no sentido de que é necessário

preservar o patrimônio cultural dos índios. Os dados da Superintendência de Assuntos Fundiários e da Funai exibem um quadro de perda constante da população indígena, o que significa que tal patrimônio na verdade desaparece com a extinção das tribos.

O aspecto da questão que nos parece de inquestionável importância política consiste no fato de que a Terra Indígena Ianomâmi de Roraima estabelece unidade territorial com a reserva venezuelana, oferecida aos mesmos índios, cuja extensão é de 8,2 milhões de hectares. Talvez o pano de fundo

da declaração de início comentada seja a idéia de se criar um mundo especial para o que resta das populações indígenas situadas na margem norte do Amazonas.

Para fazer abortar a idéia da hipotética república ianomâmi, abrangendo parte dos territórios de

Roraima e da Venezuela, propomos medidas objetivas para evitar o desaparecimento das comunidades indígenas do extremo Norte. Na catalogação de providências cabíveis para salvar o que resta da tribo em causa, talvez sejam oportunas as propostas a seguir:

– Mediante convênio com os governos de Roraima e Amazonas, o governo federal fiscalizará a exploração de recursos naturais na área ianomâmi concedida a esse grupamento indígena.

– Por meio de autorização ou concessão, será permitida a extração madeireira e mineral na superfície ou no subsolo, em lotes delimitados, segundo as potencialidades de cada área.

– Do produto da arrecadação tributária sobre a produção de madeiras ou minérios,

No grupo das maiores reservas amazonenses, ganha relevo a Terra Indígena Ianomâmi, que tem 9.419 milhões de hectares, ou 94 mil km², onde vivem menos de 9 mil índios

metade destinar-se-á à manutenção dos ianomâmis, localizados numa área de 500 mil hectares.

— Amparada em decreto presidencial, a Funai ficará autorizada a criar um departamento especial para dar plena assistência aos ianomâmis.

— Para atingir o objetivo essencial de assegurar a preservação dessa tribo, a Funai manterá ambulatórios e hospitais, escolas e centros desportivos, assim como oficinas para treinamento dos índios em diferentes profissões, que lhes garantam a sobrevivência futura. Fará parte desse objetivo imunizar os índios contra moléstias transmissíveis que penetram na área de reserva ianomâmi.

— A Funai poderá recorrer a instituições internacionais, como a Unesco, tendo em vista o recrutamento de médicos e cientistas que se disponham sair de seus países para prestar assistência aos ianomâmis.

— O governo federal poderá receber doações de governos estrangeiros e de organizações internacionais que queiram contribuir para a manutenção e a expansão demográfica dos índios em processo de extinção.

— A experiência assistencial acumulada na região ianomâmi poderá ser reproduzida em outras terras indígenas do Norte e de outras partes do País.

A Funai e grupos preservacionistas acreditam que o melhor para as comunidades ianomâmis será a conservação de seu estilo de vida nômade, quando o nomadismo está na raiz de seu extermínio. Nas providências acima sugeridas reside a linha básica de uma política que deve ter em mira a salvação desse e de outros grupa-

mentos indígenas dispersos pelo território brasileiro.

Na década de 1970, estimava-se em mais de 20 mil índios que habitavam a reserva ianomâmi de Roraima. Em 1988, de acordo com levantamento realizado pela Funai, aquele número estava estimado em 9.910 pessoas. Embora a Funai ainda hoje insista em repetir o número de 9.910, acreditam estudiosos do assunto que, no corrente ano, os ianomâmis de Roraima não passam de 6.000 criaturas.

Se fizermos uso do bom senso, poderemos conter essa marcha para a extinção de um grupo indígena que desperta a imaginação e o interesse de instituições nacionais e estrangeiras, em luta pela preser-

**Teremos média superior a 20 km²
por pessoa indígena, o que
configura um incomensurável
desperdício de solo**

vação do meio ambiente.

Temos também em vista o romantismo que alimenta os chamados "partidos verdes" no Hemisfério Norte. Os representantes desses partidos, em assembleias legislativas de vários países e em organizações internacionais, idealizam a criação de um mundo especial para o que resta das populações indígenas no continente americano.

Porta-vozes desses movimentos vislumbram no território ianomâmi, transfronteira, o nascimento de uma república de índios. Podemos considerar ridículo o chamado "Governo da República Socialista Ianomâmi" formado no exterior, que tem como presidente um cidadão americano, Mr. Charles Dunbar, nascido em Connecticut e "naturalizado" ianomâmi. O vice-presidente é alemão e os ministros pertencem a várias nacionalidades. Faz parte do "governo" um índio analfabeto, Akatoa, suposta-

mente de origem ianomâmi. Para completar o ridículo, a "República Socialista Ianomâmi" tem um "parlamento" composto de 18 membros. Não obstante seus aspectos risíveis, o Brasil não pode ficar indiferente a iniciativas como essa "República", que tem "governo no exílio".

Em épocas passadas, estabeleceu-se no território das Missões, do Rio Uruguai, o que hoje sentimentalmente se descreve como a "República Comunista Guarani". A

literatura e o cinema projetam as aglomerações indígenas daquele rio como a realização de sonhos que ainda hoje povoam as mentes de apaixonados pela vida humana em comunhão com a natureza.

Como todos sabemos, as Missões eram espanholas, o que significa que ainda não eram brasileiras as áreas

onde floresciam, sob a admirável administração dos jesuítas. Destacava-se, entre eles, o célebre Padre Anton Sepp, o genial educador de grupos indígenas, cuja organização deixou o testemunho de sua grandeza nas construções abandonadas das Missões.

Devemos ao heroísmo de grupos de patriotas gaúchos a integração das terras a leste do Rio Uruguai no território rio-grandense.

Não seria estranhável se dirigentes românticos dos "partidos verdes" pretendessem reproduzir, em terras brasileiras e venezuelanas, a experiência do Padre Sepp, com o apoio de instituições internacionais dedicadas à defesa de sobreviventes das populações pré-colombianas.

Nessa hipótese o Brasil poderia ver-se envolvido num grave problema de fronteiras. Pois, no caso da reserva ianomâmi, os "verdes" preconizam a conservação da unidade territorial nos 17,7 milhões de hectares, onde vivem como nômades uns poucos milhares de índios.

Desde 1991, o governo federal reconhece o direito dos ianomâmis às partes citadas dos territórios de Roraima e do Amazonas. No caso, houve notável coincidência quando a

Venezuela demarcou para os seus ianomâmis 8,3 milhões de hectares na fronteira com o Brasil. Passaram, assim, esses grupamentos indígenas a dispor de 17,7 milhões de hectares em território contínuo.

Nesse trecho da fronteira, não há linha divisória. A República Ianomâmi subtrai

aos dois países ricas parcelas de terras, onde dormem recursos minerais de valor inestimável.

A reserva ianomâmi influi sobre decisões do governo brasileiro. Por exemplo, acha-se paralisado o grande projeto da rodovia denominada Perimetral Norte, BR-210, cuja construção progrediu de 1973 a 1976. A paralisação da obra resultou do argumento de que a estrada penetrava na parte meridional da área indígena.

A cassiterita, abundante na região, atraiu garimpeiros para a Serra dos Surucucus, em meados dos anos 70, quando se fez tentativa de exploração desse mineral. Em 1980, houve outra penetração de garimpeiros que atingiram o Alto Uraricoera, em busca de ouro. Posteriormente, novos

Podemos considerar ridículo o chamado "Governo da República Socialista Ianomâmi" formado no exterior, que tem como presidente um cidadão americano, Mr. Charles Dunbar, nascido em Connecticut e "naturalizado" ianomâmi

grupos de trabalhadores procuraram ativar a mineração aurífera no Rio Uraricó, onde havia aldeias ianomâmis. Em 1989, chegava a alguns milhares o número de garimpeiros na região central da grande área supostamente ocupadas pelas mesmas comunidades nômade.

Como é sabido, uma decisão judicial de 1970 tentou forçar, inutilmente, a retirada dos garimpeiros da reserva que a Funai havia definido como pertencente ao grupamento indígena.

Obedecendo à palavra de ordem de preservação das tribos de índios existentes na região fronteira com a Venezuela, a Funai, em decisão adotada em 1985, reservou a mencionada área para os ianomâmis. Em 15 de novembro de 1991, um decreto da Presidência da República oficializou a demarcação desses 9.419.108 hectares. Dizem os "patriotas" verdes do Hemisfério Norte que a sua República Ianomâmi cresceu na citada data.

Recorda-se que a Terra Indígena Ianomâmi ocupa 40% do território de Roraima, reduzindo de muito as possibilidades de desenvolvimento da mineração nesse Estado setentrional. Isso quer dizer que, da superfície de 224 mil km² de Roraima, 94 mil km² estão reservados às comunidades ianomâmis. Somando-se a essa parcela os 94 mil km² do território do Estado do Amazonas, atribuídos ao mesmo grupamento, verifica-se que os ianomâmis dispõem de mais de 188 mil km² nos dois estados do Norte.

Estudiosos do assunto propõem que seja radicalmente alterada a política adotada em relação a essa tribo. Se continuarem entregues a si mesmos, os ianomâmis que ocupam terras brasileiras desaparecerão dentro de poucos anos.

Relembramos, a propósito, o destino sombrio dos caiapós, no sul do Pará. Administradas pelos índios, as reservas de

madeiras nobres existentes na área estão sendo devastadas numa escala assustadora. De pouco adiantam as medidas tomadas à distância, em Brasília, para coibir a devastação da mata nativa.

Dentro de algum tempo, os dois mil caiapós, que formam essa população, não terão meios de manter a frota de veículos automotores, inclusive aviões, adquiridos com o produto da venda de suas reservas madeiras. Depois de esgotadas essas reservas, os índios perderão sua identidade, pois estão condenados a se diluírem entre os grupos de trabalhadores agrícolas da região. Se emigrarem para as cidades, sua extinção será ainda mais acelerada.

Viajantes brasileiros, que têm visitado a parte venezuelana fronteira, observam que é perfeitamente possível conciliar a defesa do meio ambiente com a exploração de recursos naturais. Na cidade venezuelana de Santa Elena de Uaiarén, existe uma reserva de cerca de 20 mil hectares, destinada aos índios taorepangs.

As autoridades venezuelanas oferecem aos índios habitações higiênicas, preocupando-se em manter condições adequadas para escolarizar a população nativa. Numa área de mais de 100 km de extensão desenvolvem-se as atividades mineradoras na vizinhança da reserva. A exploração de ouro e diamantes gera os recursos que permitem o crescimento da população indígena.

Quando autorizam a exploração mineral numa determinada área, as autoridades locais exigem que os responsáveis pelo garimpo promovam a recuperação dos terrenos, tapando buracos e plantando árvores no local.

É possível, portanto, explorar o solo e o subsolo sem causar prejuízo irremediável à natureza. A política da Funai para os ianomâmis não parece consentânea com a idéia de preservação dessa tribo. É visível

a marcha desses índios para o desaparecimento. Entregues à própria sorte, acham-se eles diante da alternativa da extinção.

Acredita a Funai que o melhor para as comunidades ianomâmis será a conservação do seu estilo de vida nômade, quando

o nomadismo está na raiz de seu extermínio. Contrariando essa atitude, a realidade demonstra que não basta dar nove milhões de hectares aos restantes seis mil índios da tribo em causa para que eles tenham garantida a sobrevivência.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PSICOSSOCIAL> / Índios/ ; Índios ianomâmis; Rev.&Rev.;

REESTRUTURAÇÃO DA OTAN

Nação e Defesa (Portugal), janeiro/março 1996, p. 9-20

Ferraz Sacchetti

O texto avalia as mudanças ocorridas na Organização do Tratado Atlântico Norte (OTAN) na atualidade e as atuais tendências da aliança, sendo dividido da seguinte forma: Reestruturação da OTAN, um imperativo; A reestruturação da OTAN no Sudoeste da Europa (Introdução; Áreas geopolíticas de instabilidade; A importância da posição geográfica da Península Ibérica: Espaço Mediterrânico Ocidental/Norte da África e Espaço Atlântico); A posição da Espanha; e Conclusões.

Num mundo em transformação, sem ameaças claramente definidas mas cheio de incertezas e de riscos, as organizações internacionais responsáveis por assuntos de segurança e de defesa procuram adaptar as suas estruturas e conceitos ao novo ambiente. A OTAN hoje enfrenta desafios totalmente diferentes dos que originaram a sua criação. Mas a sua reestruturação vem sendo também fortemente influenciada pelos conceitos nacionais, adotados pelas grandes potências para a reorganização das suas próprias forças, pela possibilidade do seu alargamento a Leste, pela provável alteração dos estatutos da França e da Espanha na estrutura militar integrada e, ainda, por imperativos de economia e de uma partilha mais equitativa de encargos. Assim, as rea-

lidades geopolíticas e as razões militares que poderão orientar melhor defesa comum entram em conflito com interesses nacionais e com problemas herdados de um confronto Leste-Oeste, não totalmente esquecido.

A OTAN tem como princípio atual a necessidade de reestruturação, dadas as profundas alterações políticas na situação internacional e os problemas que as nações individualmente enfrentam. Assim, a OTAN definiu o conceito de Área Geoestratégica, como uma área de importância estratégica única para a segurança da Aliança e para a consolidação da estabilidade. Essas áreas podem ser aquelas dos territórios membros (as que devem merecer especial atenção) ou aquelas de interesse da OTAN, periféricas às outras.

Outras necessidades sentidas são: redução do número atual de quartéis-generais (QGs) – hoje são 65 –; alteração da estrutura de comando; e definição da localização dos poucos QGs. Essa redução será mais por austeridade financeira, do que por estratégia ou operacionalidade.

Após o desmembramento do Pacto de Varsóvia e da URSS, foi proposto que a Europa e a OTAN deveriam se preocupar com dois arcos de instabilidade: o primeiro a Leste, parte das repúblicas bálticas prolongan-

do-se pela cintura das novas repúblicas da CEI, até a Ásia Central; o segundo ao Sul e o Sueste islâmico, parte do Marrocos, e percorrendo o mundo árabe, pelo Norte da África, Próximo e Médio Oriente, até à nação persa. Continua válido esse conceito proposto. A atenção também se concentra no conflito árabe-israelense e no da Turquia, com o povo curdo e com a fronteira Sul. Na Península Ibérica deverão considerar-se dois espaços estratégicos, onde se identificam diferentes tipos de preocupações: o Espaço Mediterrânico Ocidental/Norte da África e o Espaço Atlântico. O Mediterrâneo continua a ser uma região estratégica, não pela instabilidade islâmica, mas sim pelo Oriente Próximo, o acesso ao Índico através de Suez, o acesso ao Mar Negro através dos Estreitos turcos, o vespeiro balcânico e, ainda, o valor, a densidade e a intensidade das comunicações marítimas que alimentam todo o Sul da Europa. É evidente a manutenção de um Comando Regional no Mediterrâneo e a integração no Espaço Atlântico, de uma determinada área marítima, próxima de Gibraltar e numa extensão a definir. Já no Norte da África o problema é de segurança e deve ser tratado de forma global, independentemente das erupções de violência, ou da validade das contestações políticas que podem surgir em um ou outro país.

O interesse estratégico do Espaço Atlântico vem sendo reforçado, já que a Europa é cada vez mais uma potência marítima que precisa se relacionar comercialmente com os outros continentes. Nesse sentido, continua com posição especial a Península Ibérica.

O comando desta área poderá ou deverá estender sua ação para o sul, até o estreitamento Natal-Freetown, ou mais profundamente ainda, até o Hemisfério Sul.

A Espanha pretende continuar não integrada na Estrutura Militar da OTAN e está interessada em analisar sua participação nas operações caso a caso, quase ex-

clusivamente no Mediterrâneo Ocidental e Norte da África. Também não manifesta explicitamente o seu interesse na instalação de um Comando OTAN em seu território, mas diz que na sua participação em ações e nas infra-estruturas previstas para a nova organização, deve assumir responsabilidades de comando, consistentes com a sua contribuição em forças.

Como conclusão, poderá deduzir-se do que foi dito:

1. A reestruturação da OTAN é um imperativo aceite.
2. A reestruturação prevê a criação de uma outra cadeia de comando e a redefinição das áreas que serão atribuídas aos novos comandos.
3. Procurou-se ponderar apenas o valor da região Sudoeste da Europa e analisar até que ponto se justifica a reclassificação do Comando Ibero-Atlântico (Cinciberlant) em Comando Regional.
4. Para esta região, é indiscutível o interesse da Área Oceânica que se estende para o Ocidente e para o Sul, e que cruza Gibraltar. É uma área vital para a defesa da Europa, onde se impõe a existência de um comando regional. Se a OTAN admite que a sua estrutura de defesa apresenta um vazio no Sudoeste da Europa (ou seja, na Europa a Ocidente da França), o Cinciberlant transformado em Comando Regional preenche-o.
5. Por outro lado, não são os problemas políticos e estratégicos do Norte da África que justificam a deslocação desse Comando Regional do Atlântico para uma posição fortemente excêntrica, no Mediterrâneo Ocidental. O Norte da África é, para a Europa, uma questão política e de segurança que tem sido, e deve continuar a ser, uma responsabilidade da União Européia, quando não for preferível o tratamento bilateral. Contudo, certamente que a OTAN continuará a acompanhar a situação nesta região com a maior atenção.

6. A atitude da Espanha perante a OTAN continua difícil de entender. A Espanha não só contribui plenamente para a OTAN, como pretende usar a OTAN na defesa dos seus interesses nacionais. Se a OTAN continua a aceitar a *grandeza espanhola* e a *particularidade francesa*, vale a pena sair da estrutura militar integrada da OTAN.

7. Concorda-se com a definição das Áreas de Interesse da OTAN tal como constam dos estudos elaborados.

8. Entre os exemplos apresentados para a distribuição dos Comandos Regionais, parece mais adequado o que define quatro regiões, que integra Portugal na Segunda Região (Atlântico Leste, com a reserva de que deve incluir os Açores), e que exclui a França mas inclui a Espanha na Quarta região (todo o Mediterrâneo).

9. Sem procurar outras razões, mas com base no estudo elaborado, pensa-se que seria necessária e justificável a instalação

de três Comandos Regionais nos mares europeus: Northwood, Lisboa e Nápoles.

10. O triângulo geoestratégico Norfolk-Northwood-Lisboa, com a participação ou não da Espanha totalmente integrada na estrutura militar da OTAN, justifica plenamente a existência de três comandos para o total controle do Atlântico Norte; Norfolk assume certamente uma posição no escalão superior e os outros dois comandos deverão acumular outras responsabilidades regionais (Canal da Inglaterra, Mar do Norte e Mar da Noruega para Northwood; acesso oriental a Gibraltar e Noroeste da África para Lisboa).

11. No entanto, é manifesto que, na reestruturação da OTAN, o verdadeiro debate vai centrar-se na defesa do interesse comum, do realismo político e da evidência estratégica, contra os países que querem fazer sobrepôr a estes valores os seus interesses exclusivamente nacionais.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<RELAÇÕES INTERNACIONAIS> / OTAN / ; NATO; Portugal; Espanha; Rev.&Rev.;

RESUMO

Proposta de reorganização da estrutura da OTAN (1974)

1. Revisão da Estrutura Organizativa e 2. Proposta de Lugares de Instalação (1973)

REFERÊNCIAS

Os 10 Anos da OTAN (1974)

Cartão de 31º aniversário em ocasião do Conselho de 4º Torneio Naval (1973)

Relatório de Monitorização da Segurança (1974)

Documentos e discussões da Comissão de Defesa (1974)

Relatório do Conselho de Segurança da Organização (1973)

Relatório Regular do Conselho de Segurança (1973)

Relatório de Segurança da OTAN (1974)

ANEXOS

Mapa de Área de Interesse da OTAN (1974)

NOTAS DE ATRIBUIÇÃO

Nota de Atribuição do Conselho de Defesa e do Conselho de Segurança da Organização (1974)

Nota de Atribuição de Pessoal da OTAN (1973)

Nota de Atribuição de Pessoal da OTAN (1973)

Nota de Atribuição de Pessoal da OTAN (1973)

NOTAS DE ATRIBUIÇÃO

Nota de Atribuição de Pessoal da OTAN (1974)

NOTICIÁRIO MARÍTIMO

Esta seção destina-se precipuamente a divulgar os eventos importantes da Marinha do Brasil e do exterior, dar aos leitores inativas informações sobre a Marinha da atualidade e permitir aos pesquisadores do futuro visualizar a Marinha de Outrora.

Colaborações serão bem-vindas, em forma de notícias sobre eventos ocorridos em suas OM, como exercícios, operações, formaturas, comemorações, etc., se possível ilustradas com fotos em preto e branco.

SUMÁRIO

ADMINISTRAÇÃO

ADMINISTRAÇÃO

Primeiro simpósio sobre Sistema OMPS (253)

I Simpósio de Pesquisa Operacional e II Simpósio de Logística da Marinha (253)

COMEMORAÇÕES

Dia do Intendente da Marinha (254)

Cerimônia do 51º aniversário de criação do Comando do 4º Distrito Naval (255)

Semana da Marinha em Tabatinga (256)

Inaugurado o Memorial Marechal Mallet (256)

Aniversário de criação do Museu Naval da Amazônia (257)

Primeira Regata de Canoas de Eirunepé (257)

Sessão comemorativa no SDM (258)

LANÇAMENTO DE LIVROS

Lançado livro sobre a vida do Almirante Cochrane (259)

MOSTRA DE ATIVAÇÃO

Mostra de ativação do Comando do Pessoal e do Comando do Material de Fuzileiros Navais (261)

Ativada a Pagadoria de Pessoal da Marinha (262)

Ativação do 7º Distrito Naval (262)

Ativação do 8º Distrito Naval (262)

MOSTRA DE ARMAMENTO

Mostra de Armamento do Navio-Patrolha *Goiana* (263)

MOSTRA DE DESARMAMENTO

Mostra de Desarmamento do Navio Hidrográfico *Canopus* (263)

PLANO DE AÇÃO

Execução do Plano de Ação de 1997 (264)

PORTE DE ARMAS

Porte de armas por militares (264)

POSSES

Novo Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação (264)

Novo Diretor de Portos e Costas (267)

Posse do Diretor de Administração da Marinha (270)

Posse do Diretor de Finanças da Marinha (273)

Empossado o novo Comandante do 1º Distrito Naval (275)

Assunção de Cargo (279)

PROMOÇÕES

Promoções de Almirantes (281)

PUBLICAÇÕES

Questões Importantes Referentes ao Mar (281)

Catálogo de Navegação Mundial 1996-1997 (282)

Distribuída nova edição da *Memória Escoteira* (283)

APOIO

BASES NAVAIS

Inauguração de obras civis em Ladário (283)

RANCHOS

Inauguração de refeitório modelar de cabos e marinheiros do 1º DN (284)

ATIVIDADES MARINHEIRAS

BUSCA E SALVAMENTO

Posição do naufrágio em GPS e GDPS (284)

CARTAS ELETRÔNICAS

Mini-disquetes armazenam 150 cartas de navegação (284)

OCEANOGRAFIA

Concluída a Comissão Leplac XII (285)

SINALIZAÇÃO NÁUTICA

A bóia inteligente (285)

CIÊNCIA E TECNOLOGIA

COMBATE À POLUIÇÃO

Novos contratos para a bolsa de óleo Unitor (286)

ENGENHARIA NUCLEAR

O caso do vazamento atômico de Aramar (286)

ENGENHARIA OCEÂNICA

Primeiro Simpósio sobre Engenharia Oceânica (288)

COMUNICAÇÕES

COMUNICAÇÕES PARA SEGURANÇA MARÍTIMA

DPC melhora as comunicações entre as organizações do sistema de segurança do tráfego aquaviário (288)

COMUNICAÇÕES POR SATÉLITE

Primeiro sistema portátil de comunicações por satélite (289)

Mais informações para receptores de bolso (289)

O sucesso do lançamento do primeiro satélite Inmarsat-3 (290)

O 3^o satélite é lançado com sucesso (290)

Marisat em uso após 20 anos (291)

COMUNICAÇÕES VIA INTERNET

Capitania dos Portos do Estado do Rio de Janeiro inaugura *home page* na Internet (291)

EDUCAÇÃO

ESPORTES

XXXVII Semana do Mar do CISM (291)

FORÇAS ARMADAS

MARINHA DA RÚSSIA

Marinha russa cruza o Mediterrâneo comemorando o seu 300^o aniversário (292)

MISSÕES DE DISTRITOS NAVAIS

Alteração das missões do 1^o, 2^o, 7^o e 8^o Distritos Navais (292)

NAVIOS DE DESEMBARQUE

O novo navio de desembarque inglês (292)

PODER NAVAL BRASILEIRO

Novos exercícios com a Marinha da África do Sul (293)

Operação Ribeirex-Amazonas II (294)

Submarino *Tikuna* (295)

Lançamento ao mar do Submarino *Timbira* noticiado em revista estrangeira (296)

Navios da Flotam em Letícia e Iquitos (296)

Navio-Patrolha *Gurupá* em Buenos Aires (296)

Navio-Patrolha *Guanabara* é desembarcado (297)

Entrega da 7^a lancha balizadora (297)

Recebidos os primeiros *Super-Lynx* (297)

Submarino *Tamoio* bate recorde em patrulha (298)

PODER NAVAL ESTRANGEIRO

A Suécia lança ao mar o segundo submarino AIP (298)

Marinha indiana encomenda lancha super-rápida a Israel (299)

PESSOAL

CARREIRA

Reestruturação de Corpos e Quadros de Oficiais (299)

PODER MARÍTIMO

DIREITO DO MAR

Oficial de Marinha é eleito para Comissão da ONU (301)

MARINHA MERCANTE

Chaminés Altas de 95 (302)

NAVIOS MERCANTES

Entra em operação o *ferry* mais veloz do mundo (302)

Porta-contêineres de 6.000 TEU (303)

Porta-contêineres post-Panamax (303)

Novo *ferry* de 45 nós para Hong-Kong (303)

PORTOS

Tráfego de passageiros Espanha-África (304)

Algeciras, primeiro em fornecimento de óleo combustível (304)

Algeciras, também porto de navios de cruzeiro e de iates (304)

PSICOSSOCIAL

ASSISTÊNCIA MÉDICA

Operações de assistência hospitalar aos ribeirinhos da Amazônia (304)

ASSISTÊNCIA SOCIAL

II Reviva a Marinha (305)

RELAÇÕES CIVIS-MILITARES

Marinheiro por um dia (308)

SAÚDE

MEDICINA À DISTÂNCIA

Os novos médicos voadores (308)

SISTEMAS

CANHÕES MAGNÉTICOS

O Reino Unido reivindica o recorde para o tiro com um canhão eletromagnético (309)

SISTEMAS SONAR

Aperfeiçoamentos nos sonares das fragatas inglesas e brasileiras (309)

Pedimos desculpas aos nossos leitores e colaboradores pela pequena quantidade de fotografias ilustrando as notícias desta seção, apesar de tê-las recebido em bom número. O Programa de Demissão Voluntária esvaziou nossos quadros de pessoal civil, em particular na carreira de diagramador.

PRIMEIRO SIMPÓSIO SOBRE SISTEMA OMPS

A Secretaria-Geral da Marinha (SGM) editou em duas fitas de vídeo ao preço de R\$ 2,00 cada, os tópicos principais do Simpósio sobre Sistema OMPS. As fitas estiveram à venda até o dia 14 de março deste ano e continham as seguintes palestras:

Fita nº 1

- OMPS - Orientações Ministeriais

Palestrante: Almirante-de-Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira (Ministro da Marinha)

- Custos: Um enfoque Gerencial

Palestrante: Capitão-de-Mar-e-Guerra (IM) Márcio Meneses Mendonça

- Sistemas Informatizados para Gerenciamento (condensado)

Palestrante: Dr. Carlos Pullen Parente (da Secretaria do Tesouro Nacional)

Fita nº 2

- Sistema Desenvolvido pela Base Naval de Aratu

Palestrante: Capitão-de-Fragata (IM) Jeferson Simões Santana

- Estudo de Caso Apresentado pela Base Naval de Natal

Palestrantes: Capitão-de-Fragata Francisco Arilo Cordeiro Gondim e Capitão-de-Fragata (IM) Lélcio Augusto Campos Araújo

- Estudo de Problemas Apresentados pelas OMPS

Palestrante: Capitão-de-Mar-e-Guerra (IM) Antonio Carlos Teixeira Martins

I SIMPÓSIO DE PESQUISA OPERACIONAL

E

II SIMPÓSIO DE LOGÍSTICA DA MARINHA

A Secretaria Executiva do Conselho de Ciência e Tecnologia da Marinha (Secconcitem) realizará, nos dias 20 e 21 de agosto de 1997, o I Simpósio de Pesquisa Operacional e II Simpósio de Logística da Marinha. O propósito do evento é reunir técnicos, especialistas e representantes da comunidade científica dos diversos setores da Marinha e de outras instituições que, de alguma forma, desenvolvam atividades nas áreas de pesquisa operacional logística, visando ao intercâmbio de informações e a divulgação do estado da arte.

Os simpósios serão organizados pelo Centro de Análises de Sistemas Navais (Casnav), realizados na Escola de Guerra Naval (EGN) e abordarão, principalmente, os trabalhos relacionados com a "Teoria da Decisão", "Sistemas de Informação", "Teoria dos Conjuntos Nebulosos", "Apoio Multicritério à Decisão", "Programação Matemática", "Simulação", "Engen-

haria de Sistemas", "Modelos Estocásticos", "Distribuição", "Controle de Estoque", "Obtenção", "Alocação" e "Aplicações Militares da Pesquisa Operacional".

A Secretaria Executiva do Conselho de Ciência e Tecnologia da Marinha tem por propósito apoiar os órgãos colegiados encarregados de elaborar, acompanhar e supervisionar a execução do Plano de Desenvolvimento Científico e Tecnológico da Marinha. O Centro de Análises de Sistemas Navais é um órgão da Marinha dedicado às atividades de pesquisas na área de pesquisa operacional, análise de sistemas e engenharia de sistemas. Tem por propósito contribuir para o aprimoramento dos processos de aparelhamento e emprego dos sistemas e meios navais, realizando, para isso, estudos e trabalhos de modelagem, análise, avaliação, simulação, dimensionamento, configuração e otimização de sistemas e meios navais.

Por ocasião das comemorações do Dia do Intendente da Marinha do Brasil, ocorrido em 3 de março último, o Diretor de Intendência da Marinha, Vice-Almirante (IM) Octavio Mello de Almeida Filho, divulgou a seguinte ordem do dia:

“O aprimoramento administrativo do Brasil-Colônia levou à criação do cargo de “Intendente da Marinha e seus Armazéns Reais” em 3 de março de 1770 — marco inicial da trajetória do Corpo de Intendentes da Marinha —, distante no tempo, mas próxima pelo expressivo significado que traduz e ensina-mentos que transmite.

“De um lado, por significar que as evoluções, as mudanças, a constante atualização tecnológica, a permanente busca do futuro, necessariamente alicerçadas na experiência e na tradição, estão na essência da vida das instituições dinâmicas. as evoluções, as mudanças, a constante atualização tecnológica, a permanente busca do futuro, necessariamente alicerçadas na experiência e na tradição, estão na essência da vida das instituições dinâmicas

“De outra parte, por ensinar que esses avanços se iniciam no campo administrativo, na estruturação dos meios, dos recursos e dos processos, base de apoio para que se exercitem as tarefas necessárias e se alcancem os propósitos definidos.

“Historicamente, a Marinha é um exemplo permanente dessa visão esclarecida. Periódica e sistematicamente, renova-se, reestrutura-se, adequa-se, pela ação dos chefes navais, às demandas do presente e aos desafios do futuro.

“A Intendência da Marinha, parte integrante desse todo magnífico, vive, também, intensamente, como todo o conjunto, os momentos atuais de reestruturação, de mudança e de aperfeiçoamento.

“Com a ativação do Depósito Naval no Rio Grande, concluiu-se a rede de sete Depósitos Navais, unidades celulares e modulares das atividades de Intendência, para apoio regional, distribuídos por to-

dos os distritos navais e áreas de grande concentração naval. A recente inauguração, pelo Ministro da Marinha, das novas instalações do Comando da Base de Abastecimento, do Depósito de Material Comum e do Depósito Naval no Rio de Janeiro, finalizou a

concentração de todos os Depósitos Primários do Rio de Janeiro, no magnífico complexo logístico que ora abriga esta cerimônia, exceto, naturalmente, o de Combustíveis que permanece na sua antiga sede na Ilha do Governador.

“A ativação, em breve, da Pagadoria do Pessoal da Marinha, desmembrada da Diretoria de Finanças da Marinha, mas permanecendo sob sua direção superior, é mais um passo importante para a correta distribuição de funções em seus diferentes níveis de direção e execução.

“Os grandes avanços que estão ocorrendo no desenvolvimento e implantação de sistemas informatizados nos campos de orçamento, finanças, auditoria e abastecimento, com uso intensivo de teleprocessamento, são também, marcos expressivos de mudanças e aprimoramento.

**As evoluções, as mudanças,
a constante atualização
tecnológica, a permanente busca
do futuro, necessariamente
alicerçadas na experiência e
na tradição, estão na essência
da vida das instituições dinâmicas**

"Assim, celebramos no Dia do Intendente da Marinha, com orgulho, o legado de realizações, probidade, dedicação e crença que a Folha de Acanto representa. Mas, a par do culto a esse acervo de honra e valor que nos respalda o orgulho, é o descortínio do amanhã, o compromisso com a modernidade, a aversão ao imobilismo, o devotamento ao profissionalismo e ao bem servir à Marinha e à Pátria que hoje, também, celebramos.

"Profissionais de uma especialidade onde não cabem os lances épicos ou as ações gongóricas, que têm na administração de carências o seu grande desafio e no silêncio o arauto do seu sucesso, temos, os Intendentes, paradoxalmente, na modéstia de nossas ações, a consciência do nosso papel indispensável para o sucesso das operações navais.

"Temos, também, presente, que os êxitos não decorreram de ações isoladas e individuais, mas sim de um esforço conjunto e participativo, de todo o Corpo de Intendentes da Marinha e de seu Quadro Complementar, juntamente com os companheiros dos demais corpos e quadros, servidores civis e praças de todas as especialidades que, devotadamente, se dedicam aos misteres da Folha de Acanto.

"Assim, exultemos pelo que realizamos, tenhamos, por profissionalismo e dever, a perfeita consciência do muito que ainda há por fazer e por aprimorar.

"Não durmamos sobre louros, permanecemos conscientes e alertas, dando o melhor de nosso talento e de nossos esforços, buscando prestar sempre "O Melhor Serviço à Marinha".

"Parabéns Intendentes!"

CERIMÔNIA DO 51º ANIVERSÁRIO DE CRIAÇÃO DO COMANDO DO 4º DISTRITO NAVAL

Em cerimônia militar no dia 19 de novembro de 1996, o Comando do 4º Distrito Naval comemorou seu 51º aniversário de criação, juntamente com a solenidade do Dia da Bandeira.

"Há 51 anos, em Belém do Pará, fruto da Reestruturação Administrativa da Marinha, era criado o Comando do 4º Distrito Naval, em substituição ao Comando Naval do Norte, para controlar o uso das áreas marítimas e fluviais da Amazônia e defender o tráfego marítimo, de interesse nacional, nessa região.

A presença da Marinha na Amazônia remonta a meados de 1728, que corresponde, historicamente a 268 anos, com a criação da Divisão Naval do Norte, com sede na cidade de Santa Maria de Belém do Grão-Pará, de onde poderia con-

trolar a entrada de navios no Rio Amazonas.

A fundação das Casas das Canoas foi a precursora do Arsenal de Marinha do Pará, na área onde hoje se encontra a sede do Comando do 4º Distrito Naval, que em 19 de novembro de 1945 recebeu a atual denominação, com jurisdição nos Estados do Acre, Amapá, Amazonas, Maranhão, Pará, Piauí, Rondônia e Roraima, abrangendo 49% do território nacional.

É, portanto, um acervo a ser compreendido e entendido como um legado de nossos antecessores, eivado em história, despreendimento, pioneirismo e amor à Pátria."

A cerimônia contou com a presença de alunos das escolas estaduais de 1º grau Almirante Guillobel e Padre Guido Del Toro e dos Escoteiros do Mar.

SEMANA DA MARINHA EM TABATINGA

Para registrar a passagem do Dia do Marinheiro, em 13 de dezembro de 1996 e realçar a presença da Marinha na fronteira Brasil-Colômbia, a Delegacia da Capitania dos Portos em Tabatinga programou uma série de atividades cívicas e militares com a população e autoridades da região. Foram realizadas: visitação pública no Navio-Patrolha Fluvial *Amapá*, atracado ao cais de Tabatinga, campeonato de futebol *society* entre equipes da Delegacia da Capitania dos Portos, Navio-Patrolha Fluvial *Amapá*, *Apostadero Fluvial nº 41* e *Riohacha*, ambos da Colômbia, sagrando-se campeão o *team* da Delegacia da Capitania e vice-campeão o *Apostadero Fluvial nº 41*.

Ainda como parte das comemorações, o Delegado da Capitania dos Portos em Tabatinga e o comandante do Aviso Fluvial *Amapá* visitaram as autoridades locais. Também foi realizada uma cerimônia militar na Delegacia da Capitania dos Portos em Tabatinga, presidida pelo Delegado, Capi-

tão-de-Corveta Ronald Dos Santos Santiago, com a inauguração de monumentos constante de armas desativadas, um canhão Ikara e um Boroc, ao som do *Cisne Branco*, executado pela Banda de Música do *Apostadero Fluvial nº 41* da Colômbia. Os monumentos foram descerrados pelo Dr. Félix Francisco Acosta Soto, Governador do Departamento do Amazonas, com capital em Letícia e pelo Brigadeiro-General do Exército colombiano Carlos Alberto Mendez Nieto, Comandante do Comando Unificado do Sul, com sede em Letícia. À cerimônia compareceram comandantes militares do Brasil e Colômbia, Amigos da Marinha, comunidade fluviária, corpo consular e membros do Poder Judiciário local.

Finalizando, foi oferecido almoço na praça-d'armas do Navio-Patrolha Fluvial *Amapá*, ao qual compareceram autoridades militares do Brasil e Colômbia, oficiais da Reserva da Marinha do Brasil residentes em Tabatinga, e o Vice-Cônsul do Brasil em Letícia.

INAUGURADO O MEMORIAL MARECHAL MALLET

O Comando do 3º Grupamento de Artilharia de Campanha de Santa Maria, Rio Grande do Sul, inaugurou, em 22 de agosto de 1995, o Memorial Marechal Mallet, em homenagem ao Patrono da Artilharia do Exército Brasileiro. O memorial do Regimento Mallet abriga em seu parque a céu aberto antigas peças de artilharia, armas de uso aéreo, equipamentos diversos e também o mausoléu que contém os restos mortais do Marechal Emílio Luiz Mallet (Barão de Itapevi) e de sua esposa, que foram transportados do Rio de Janeiro até a cidade gaúcha de Rio Grande pela Corveta *Inhaúma*.

Emílio Luiz Mallet (1801-1886) era francês de nascimento e distinguiu-se na campanha de 1851-52, embarcado na Esquadra

do Almirante Grenfell, tomando parte no forçamento do Passo do Tonelero. Em 1864, durante a Guerra do Paraguai, assume o Comando-Geral da Artilharia, reunindo o seu regimento três baterias de Marinha, uma delas comandada por Mariz e Barros (Henrique Martins e Francisco de Abreu eram os outros). Em 1865, destaca-se no forçamento de Mercedes e de Cuevas a bordo do *Belmonte*. Em 1866, no primeiro assalto anfíbio da América do Sul, desembarca em Confluência e Passo da Pátria. É no primeiro escalão de desembarque, transportada que fora no *Suzan Bearn* e na chata *Pernambucana*, estava a 1ª Bateria do "1ª A Cavallo", de João Nepomuceno de Medeiros Mallet, sob a proteção de seu

pai e em apoio ao "Legendário" Osório, que liderava a "cabeça de praia"!; Curuzu, Curupaiti, Estabelecimiento, Timbó, Angustura... Ao Tayí ocorre, a galope, a bateria do Capitão Theodósio Gonçalves; entra em posição na barranca, afunda o 25 de Mayo, incendeia o *Obispo*, põe em fuga o *Pirabebê*, danificado! No ano seguinte, 1867, em Humaitá, Mallet ataca as fortalezas para facilitar a passagem dos Encouraçados *Barroso*, *Bahia* e *Tamandaré*.

No período de 1868 a 1870, Mallet efetua a passagem pelo Chaco e destaca-se na campanha das Cordilheiras.

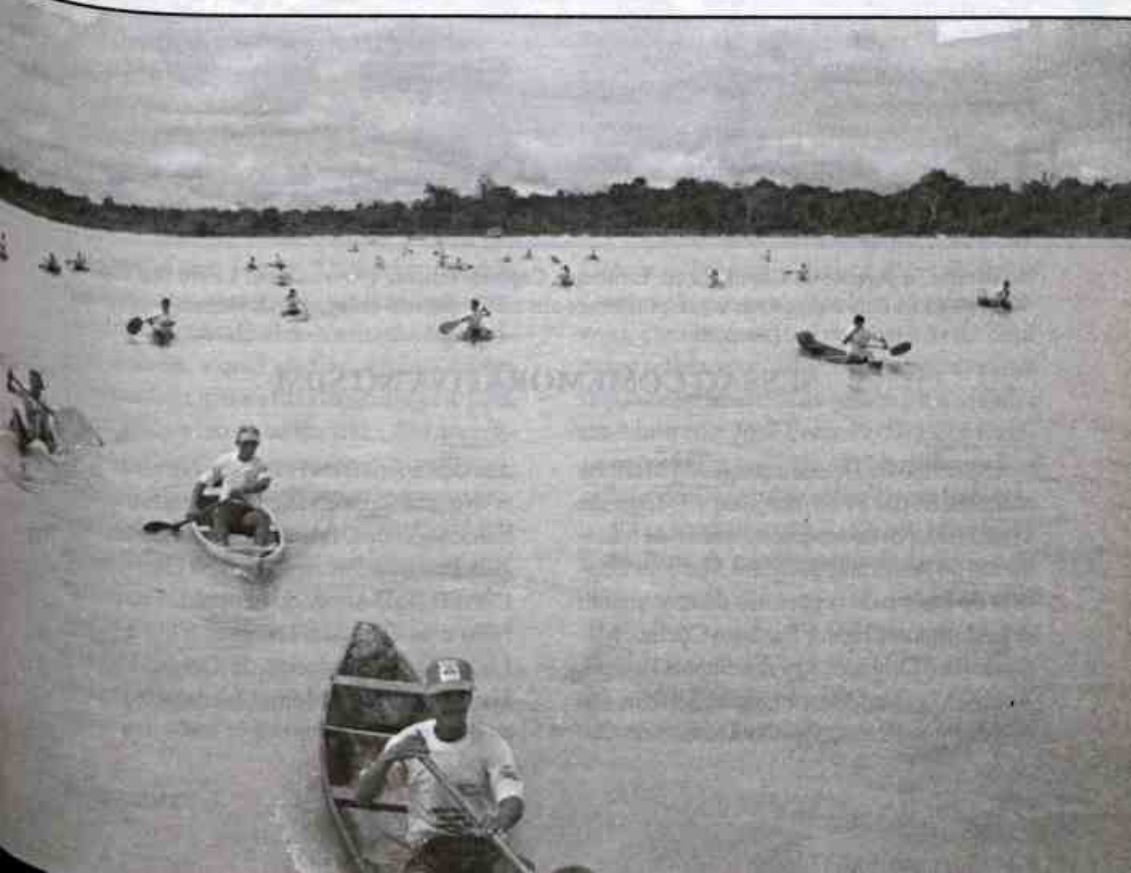
Para a guarnição do Regimento Mallet, o retorno de seu "Eterno Comandante", patrono da arma e da unidade, que agora repousa em seus domínios é um fato glorioso. (Colaboração do Tenente-Coronel (Ref^o) Alexandre Maximo Chaves Amendola, de Santa Maria - RS, em carta de 6/6/96).

ANIVERSÁRIO DE CRIAÇÃO DO MUSEU NAVAL DA AMAZÔNIA

Como abertura das comemorações alusivas à Semana da Marinha, em Belém, no dia 6 de dezembro de 1996, foi realizada a 2ª Mostra de Artes Plásticas, nas dependências do Museu Naval da Amazônia, cujo

tema deste ano foi: "Marinhas e Rios da Amazônia". Foram expostas obras de 53 artistas de expressão da sociedade paraense, marcando o transcurso de seu segundo aniversário de criação.

PRIMEIRA REGATA DE CANOAS DE EIRUNEPÉ



A Agência da Capitania dos Portos dos Estados do Amazonas, Acre, Roraima e Rondônia em Eirunepé realizou, no dia 10 de dezembro de 1996, a 1ª Regata de Canoas da Cidade de Eirunepé, no Estado do Amazonas. A competição contou com a expressiva participação de 70 embarcações (canoas de um remo) e fez parte das comemorações da Semana da Marinha naquela

cidade amazônica.

A Regata teve como vencedores os pescadores Antonio Rodrigues da Silva (1º lugar), Pedro Afonso Tabosa (2º lugar) e José Maria da Silva (3º lugar), que receberam das mãos do Capitão-Tenente (AA) Manoel Lauro dos Santos – Agente de Eirunepé – os troféus e diplomas correspondentes. (Ofício da AGNEPE)



No detalhe, o Agente da Capitania em Eirunepé, Capitão-Tenente (AA) Manoel Lauro dos Santos, entrega os troféus e diplomas correspondentes aos três primeiros colocados da Regata de Canoas

SESSÃO COMEMORATIVA NO SDM

O Serviço de Documentação da Marinha realizou, no dia 14 de março de 1997, sessão comemorativa do sesquicentenário de nascimento do Almirante Joaquim Marques Baptista de Leão e de centenário de nascimento dos Almirantes Heitor Baptista Coelho, Mário de Faro Orlando, Ary dos Santos Rongel, Américo Jacques Mascarenhas a Silveira, Diogo Borges Fortes, Gastão Motta e do Co-

mandante Aristides Francisco Garnier.

Na ocasião, ressaltando as carreiras dos homenageados, falaram a historiadora Angela Fonseca Souza e Assis, o Capitão-de-Corveta (IM) Armando Leopoldo Fernandes Neto e as Capitães-Tenentes (CAF) Edina Laura Costa Nogueira da Gama, Mônica Hartz de Oliveira Moitrel e Adelaide Barbosa Couto.

LANÇADO LIVRO SOBRE A VIDA DO ALMIRANTE COCHRANE

Em 28 de abril, no Salão Nobre do Clube Naval, no Rio de Janeiro, o Almirante Helio Leoncio Martins autografou seu livro *Almirante Lorde Cochrane – Uma figura polêmica*, em reunião bastante prestigiada pelo público.

O livro tem prefácio de Antonio Luiz Porto e Albuquerque (Capitão-de-Fragata RRm, Professor de História da Escola Naval) e é apresentado em 134 páginas, com as seções: Por que este livro?; A personalidade (com 12 pequenos capítulos); As aventuras (com 28 pequenos capítulos); Recuperação e Glória (1829-1860); Resumindo; Notas; e Bibliografia.

Sua leitura é agradável e prende a atenção do leitor, impressionado que fica com as soluções não ortodoxas que Cochrane dá a problemas de guerra no mar, que o tornam um vitorioso espetacular.¹

Como em toda moeda, existe o outro lado, o da indisciplina e do mercantilismo, que torna Cochrane uma figura muito controvertida.

Trechos de "Por que este livro?" mostram bem o que é pretendido com esse estudo:

"No dia 13 de março de 1823, chegou ao Brasil, vindo do Chile a bordo do Brigue *Coronel Allen*, Lorde Alexander Thomas Cochrane, ex-oficial da *Royal Navy*, que exercera as funções de vice-almirante na Marinha chilena, a qual chefiara na luta contra os espanhóis, para a libertação daquele país. Terminada a tarefa no Pacífico, não querendo envolver-se em querelas internas, aceitaria o convite a ele dirigido pelo agente brasileiro em Buenos Aires, Antônio Corrêa da Câmara, a mando e por iniciativa de José

Bonifácio. Deveria cumprir no Brasil função semelhante à que tivera no Chile, comandando a Esquadra nacional formada com o que fora deixado por Portugal, mais os brasileiros que se pudesse recrutar e oficiais e marinheiros estrangeiros (britânicos na quase totalidade) contratados. Com a nova Marinha, lutaria para a libertação das Províncias do Norte, cujas Juntas Governativas mantinham-se fiéis ao Reino de Portugal. O convite a Cochrane incluía expressões entusiásticas. Dizia: "Venha, *Milord*, a honra vos convida, a glória vos chama... Confie no reconhecimento brasileiro, na munificência do príncipe, na proibidade sem mancha do atual governo". A recepção dada a Lorde Cochrane por parte do Imperador e de José Bonifácio não foi menos calorosa.

"O que o Primeiro-Almirante² (seu novo título) encontrou na Guanabara, entretanto, não era tão animador. Navios abandonados, estabelecimentos de apoio sem funcionar, apesar dos esforços do primeiro ministro da Marinha do Império, Luiz da Cunha Moreira, para tudo melhorar.

"Em pouco tempo, conseguiu reunir uma força naval de sete navios (*Nau Pedro I*, *Fragata Piranga*, *Corvetas Maria da Glória e Liberal*, *Brigues Real Pedro e Guarani* e, posteriormente, a *Fragata Niteroy*), com os quais suspendeu a 1ª de abril rumo a Salvador, onde tropas portuguesas do General Madeira de Mello e a Esquadra do Almirante José Felix Pereira dos Campos combatiam o Exército brasileiro sob as ordens do General francês Pierre Labatut.

"As campanhas da Bahia, do Maranhão e do Pará, a perseguição dos navios de

1. N.R.: Veja "O combate da Ilha de Aix" (p. 53 a 59 do livro).

2. N.A.: Primeiro-Almirante foi o título que Cochrane exigiu, título esse que o colocava hierarquicamente acima dos outros oficiais-gerais, não significando ordem cronológica.

guerra e transportes portugueses que se retiravam (foram sendo apresados até a foz do Tejo), a intervenção para dominar tentativa separatista das províncias do Norte (a denominada Confederação do Equador) foram tarefas cumpridas por Cochrane até 1825, quando regressou para a Europa em condições que serão comentadas adiante.

“Tais serviços são devidamente registrados na historiografia naval e brasileira, até um certo ponto, elogiosamente. Neil Macauley, professor de História da Universidade de Flórida, nos Estados Unidos, em excelente biografia de D. Pedro I (Editora Record, Rio de Janeiro, 1986) chega a dizer que “o empreendimento monumental, projetando o Poder do Império desde o Rio de Janeiro até e foz do Amazonas, garantindo a sobrevivência da maior nação da América do Sul... deve-se, em partes quase iguais, a quatro figuras... que mudaram o curso da História: D. Pedro I, o Imperador; seu Ministro-Chefe, José Bonifácio; seu Ministro do Tesouro, Martim Francisco; e seu Almirante escocês, Thomas Lorde Cochrane”.

“Entretanto, na literatura histórica brasileira são poucas as referências à personalidade de Cochrane como “homem”, e as que existem não apresentam o mesmo tom laudatório. Pelo contrário, as restrições a este respeito são abundantes. Dão especial ênfase à sua ganância, ao amor pelo dinheiro, que o faziam exigir constantemente pagamentos extensivos pelos serviços que executava, por nunca achar o que recebia à altura de seus méritos. Corroborando com tal juízo, citam seu passado na *Royal Navy*, da qual fora expulso, depois de condenado por falcaturas na Bolsa de Valores de Londres, e atitudes semelhantes enquanto comandava a Esquadra do Chile. Além de ambição desmedida, acrescentam comentários maldosos aos gestos indisciplinados que pontilharam sua atuação nas Marinhas

em que serviu, sempre em atrito com as autoridades navais às quais era subordinado. Põem mesmo em dúvida a eficácia das intervenções para a libertação das províncias do Norte — em especial o Maranhão.”

“Até o seu aspecto físico, quando passou pelo Brasil, sofreu ásperos comentários. Varhagen cita a impressão deixada por um viajante alemão, Orton von Kotzebue, que o conheceu em 1823: “Seu exterior e todas suas maneiras têm algo de repugnante; na conversação ordinária não se exprime senão por monossílabos e é difícil reconhecer nele o homem instruído e inteligente..., não olha de frente nem às pessoas com as quais está falando”.

“Em nossa Marinha não se conserva nenhuma recordação do “homem”, do Almirante, com seu nome estampado na popa de navio ou na fachada de estabelecimento. Existe apenas um retrato de Cochrane na galeria dos grandes nomes da Marinha brasileira no Museu Naval. Acredito mesmo que as novas gerações marinheiras pouco conheçam sobre quem foi Lorde Cochrane e o que fez.”

“Creio que estamos, possivelmente, sendo injustos ao conotar à memória histórica do Primeiro-Almirante, somente as más qualidades das quais o acusam. E, com ele, apagamos dos fastos navais os nomes de seus auxiliares que, embora estrangeiros, merecem ser lembrados, como Norton, Taylor, Grenfell, Shepherd, e outros, que continuaram suas carreiras como brilhantes oficiais brasileiros, imolados, inclusive, em campo de batalha.

“Não é propósito deste trabalho, no entanto, fazer diretamente a defesa de Cochrane. Não dispomos de elementos que o permitam de maneira firme e definitiva, pois baseia-se ele tão somente na documentação secundária encontrada no Brasil. Não pode, assim, assumir as características de uma biografia. Destina-se somente a cha-

mar a atenção para o fato de faltar na historiografia naval, e mesmo nacional, a revelação da "verdade histórica" relativamente à personagem de ação tão marcante na vida da Marinha e do Brasil. E que se projetou também em muitos aspectos da História Naval da Grã-Bretanha, do Chile e da Grécia, terminando por ser reconhecido como herói, merecedor de ter seu túmulo na Abadia de Westminster. Devemos saber exatamente como foi o "homem", desvendando a personalidade complexa, que exibiu discordâncias intrigantes de atuação. Queremos neste trabalho mostrar, principalmente, que não podemos nos fixar apenas nas conclusões negativas dos historiadores brasileiros que desta maneira se manifestam,

ATIVAÇÃO DOS COMANDOS DE PESSOAL E DE MATERIAL DE FUZILEIROS NAVAIS

"A prontificação dos novos meios das Forças de Fuzileiros Navais e a consequente repercussão de tal, na formação, especialização e aperfeiçoamento dos Combatentes Anfíbios da Marinha do Brasil estava a exigir uma reformulação na estrutura organizacional do Setor Comando-Geral do Corpo de Fuzileiros Navais.

Assim, determinou o Ministro da Marinha em suas Orientações Ministeriais, de 1995, que o Comando de Apoio do Corpo de Fuzileiros Navais fosse desmembrado, a partir de 1997, em dois Comandos distintos, nos quais as atividades referentes a pessoal e material seriam conduzidas separadamente.

Mais recentemente, por meio das Portarias Ministeriais nº 0010 e 0011, de 10 de janeiro de 1997, foram criados o Comando do Pessoal de Fuzileiros Navais (CPesFN) e o Comando do Material de Fuzileiros Navais (CMatFN).

devendo considerar também como se desenvolveu sua agitada existência.

"Não é possível, sem isso, opormo-nos às restrições feitas à personalidade de Cochrane ou tentar defini-la com maior precisão. Servirá, contudo, pelos aspectos polêmicos que traz à baila, para firmar a necessidade de conhecermos realmente os defeitos e virtudes de quem, indiscutivelmente, foi grande figura naval.

"Cabe-nos para isto examinar as diversas facetas da personalidade de Cochrane, com seus prós e contras, conforme puderam ser levantadas com as informações disponíveis no Brasil, aparecendo em algumas delas as dúvidas que julgo existir nas opiniões dos historiadores."

Estes novos Comandos, ora ativados, são beneficiários de um trabalho diuturno, conduzido com abnegação, ao longo de 31 anos, que remonta à criação da antiga Organização de Apoio do Corpo de Fuzileiros Navais, em 2 de maio de 1966.

Esta nova concepção estrutural, atribuída à nossa Organização, recebe seu sopro de vida hoje, numa cerimônia simples, característica de tudo que a Marinha do Brasil faz, mas plena de significado.

De fato, a partir de hoje*, o homem, nosso mais valioso patrimônio, será objeto de maior atenção, não apenas no que diz respeito à sua carreira mas, também, no que tange à obtenção e manutenção do material por ele utilizado em suas lides de combatente anfíbio.

Se, por um lado, saudamos esperançosos e com votos de sucesso constante o Comando do Pessoal de Fuzileiros Navais e o Comando do Material de Fuzi-

*N.R.: 20 de março de 1997.

leiros Navais, cabe-nos, por um dever de justiça, agradecer a todos os comandantes, oficiais e praças que muito contribuíram com o melhor de si, ao longo de toda a existência do Comando de Apoio do Corpo de Fuzileiros Navais, propiciando, desta forma, condições para que fosse atingido o patamar em que hoje se encontra o nosso Corpo de Fuzileiros Navais.

ATIVADA A PAGADORIA DE PESSOAL DA MARINHA

Em cerimônia realizada no salão nobre do edifício Barão de Ladário, no Rio de Janeiro, e presidida pelo Secretário-Geral da Marinha, foi ativada a Pagadoria de Pessoal da Marinha (PAPEM) no dia 27 de março de 1997. Assumiu o cargo de Diretor o Capitão-de-Mar-e-Guerra (IM) Hamilcar Lauria Coelho Franklin da Costa Júnior.

Situada provisoriamente no 6º andar e no pavimento térreo do edifício Barão de Ladário e também no 3º andar do edifício 23 do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro, a nova OM surge com o propósito de administrar os sistemas de pagamentos atinentes ao pessoal da Marinha, tendo como atribuições o cálculo da folha de pagamento, efetivação dos pagamentos, descontos previstos e prestações das compe-

“AD SUMUS!”

(Ordem-do-Dia do Comandante-Geral do CFN, Almirante-de-Esquadra (FN) Valdir Bastos Pontes.

Assumiram o comando das organizações criadas, o Vice-Almirante Sérgio Treitler (CPesFN) e o Contra-Almirante Marcelo Gaya Cardoso Tosta (CMatFN).

tentes informações contábeis, fiscais e financeiras relativas ao SISPAG e ao SIAPE.

Com a PAPEM as OM deverão tratar dos assuntos de pagamento do pessoal civil e militar, tramitação de documentos pertinentes à pensão alimentícia, aluguel de casa, benefício família, pagamento no exterior, PASEP, SISRES, IRRF, bloqueios e alterações de pagamento. Também caberão à PAPEM as solicitações de desembolso, vale transporte e COPIMED.

Para dar conta de todas essas atribuições, a PAPEM assumiu o Centro de Processamento de Dados da Diretoria de Finanças da Marinha, que passou a ser o Departamento de Processamento de Dados da Pagadoria de Pessoal da Marinha. (*Bono Especial*, de 26 de março de 1997).

ATIVAÇÃO DO 7º DISTRITO NAVAL

Em cerimônia presidida pelo Comandante de Operações Navais e realizada no Grupamento de Fuzileiros Navais de Brasília, foi ativado, no dia 25 de março, o

Comando do 7º Distrito Naval. Assumiu o cargo de Comandante o Vice-Almirante Vicente de Paulo Phaelante Casales. (*Bono* de 21/3/97).

ATIVAÇÃO DO 8º DISTRITO NAVAL

Em cerimônia presidida pelo Comandante de Operações Navais, foi ativado no dia 14 de abril o 8º Distrito Na-

val. Assumiu o cargo de Comandante o Vice-Almirante Alberto Annarumma Júnior.

MOSTRA DE ARMAMENTO DO NAVIO-PATRULHA GOIANA

Em cerimônia presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra Domingos Alfredo Silva, foi realizada no Cais Leste do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ), no dia 26 de fevereiro de 1997, a Mostra de Armamento do Navio-Patrolha *Goiana*. Na ocasião, assumiu o seu comando o Capitão-Tenente Alexandre Calmon de Britto Campos Reis.

Seguindo a rotina tradicional e simbólica a cerimônia desenrolou-se nas seguintes etapas: recepção do Diretor Geral do Material de Marinha pelo Diretor do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro; recepção do Comando de Operações Navais; recepção do Chefe do Estado-Maior da Armada; arriamento de bandeira do Estaleiro e desembarque de sua representação (representante de cada nível hierárquico); embarque de tripulação; leitura de atos administrativos; incorporação do navio à Armada; OD do CEMA; palavras do Comandante de Operações Navais; a Bandeira é hasteada na popa do navio juntamente com a bandeira do cruzeiro na proa; leitura do ato de nomeação do Comandante; investidura do cargo pelo CEMA; posse do Comandante;

hasteamento da flâmula de comando; embarque do Comandante com cerimonial; o CEMA é recebido a bordo seguindo-se convidados específicos (CON, Com 1º DN, DEN, DSAM, Madrinha do navio); assinatura do Termo de Armamento pelo CEMA, CON, DGMM e Comandante; os presentes são convidados a visitarem o navio; assinatura pelos presentes no Livro do Navio; honras de despedida ao CEMA e posteriormente às demais autoridades.

O Navio-Patrolha *Goiana* era parte de uma encomenda da Marinha do Brasil ao Estaleiro Caneco. Com as dificuldades ocorridas com o estaleiro, a obra foi terminada pelo AMRJ.

As características da nova unidade da Marinha do Brasil são as seguintes: comprimento: 46,50 m; boca: 7,50 m; calado: 2,29 m; deslocamento: 217 toneladas; velocidade: 12 nós (cruzeiro) e 24,3 nós (máxima); raio de ação: 2.200 milhas; casco de aço e superestrutura de alumínio; propulsão: dois motores diesel de 2.540 HP e dois eixos com hélices de passo fixo; armamento: um canhão de 40 mm e duas metralhadoras de 20 mm; tripulação: 31 militares.

MOSTRA DE DESARMAMENTO DO NAVIO HIDROGRÁFICO CANOPUS

Em cerimônia presidida pelo Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante-de-Esquadra Domingos Alfredo Silva, foi efetuada a baixa do serviço ativo da Armada do Navio Hidrográfico *Canopus*, no dia 7 de janeiro, com o navio atracado ao molhe da Ilha Fiscal.

O evento contou com a presença do Comandante de Operações



Navais, Almirante-de-Esquadra Carlos Augusto Bastos de Oliveira, do Diretor de Engenharia Naval, Vice-Almirante (EN-RRm) Armando de Senna Bittencourt, do Diretor de Hidrografia e Navegação, Vice-Almirante Fernando Manoel Fontes Diegues, de convidados civis e militares.

Durante o seu serviço ativo, o Canopus realizou 126 comissões hidrográficas, perfazendo um total de 3.342 dias de mar e

658.207 milhas navegadas, ao longo de quase 39 anos.

O último cerimonial de arriar o Pavilhão Nacional foi realizado pelo Almirante Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, juntamente com a senhora Neusa Favaret de Matos, esposa do falecido Almirante Rubem José Rodrigues de Matos, primeiro comandante do navio. (*Nomar*, março de 1997)

EXECUÇÃO DO PLANO DE AÇÃO DE 1997

O atraso na aprovação da Lei Orçamentária Anual (LOA) para 1997 ocasionou, conforme previsto na Lei de Diretrizes Orçamentárias, a liberação do primeiro duodécimo no mês de janeiro pela Secretaria de Orçamento Federal (SOF). No dia 4 de fevereiro, o projeto da LOA, após aprovação pelo Congresso Nacional, foi encaminhado para sanção do Presidente da República, não ocorrida até a presente data. O segundo duodécimo ainda não foi liberado pela SOF, podendo, inclusive, não ser

concretizado. Após a sanção presidencial, a SOF publicará, no prazo de 15 dias úteis, o Quadro de Detalhamento da Despesa (QDD). Somente após a publicação do QDD estarão disponíveis os créditos orçamentários na sua totalidade. Tal situação tem impossibilitado a Diretoria de Administração de atender integralmente o provisionamento dos recursos aprovados no Plano de Ação/97, solicitados por LIBCRED, PSC e ALTCRED. (*Bono*, 25 de fevereiro de 1997)

PORTE DE ARMAS POR MILITARES

O Serviço de Relações Públicas da Marinha divulgou nota em *Bono*, com esclarecimentos sobre aquisição, registro e porte de armas por militares da Marinha do Brasil em virtude da Lei nº 9.437/97, que instituiu o Sistema Nacional de Armas (Sinarm). De acordo com a nota, "em nada foi altera-

da a situação dos militares no tocante ao direito a aquisição, registro e porte de armas de uso permitido. Destaca-se que permanece em vigor o consignado no artigo 50, inciso IV, alíneas q) e r) do Estatuto dos Militares quanto ao porte de arma." (*Bono*, nº 127, de 21 de março de 1997)

NOVO COMANDANTE DE OPERAÇÕES NAVAIS E DIRETOR-GERAL DE NAVEGAÇÃO

Em cerimônia presidida pelo Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira, foi realizada no dia 15 de abril de 1997 a transmissão dos cargos de Comandante de Operações Navais e de Diretor-Geral de Navegação. O Almirante-de-Esquadra Carlos Augusto

Bastos de Oliveira, exonerado por decreto presidencial de 27 de março de 1997, deixou o cargo e foi substituído pelo também Almirante-de-Esquadra Sérgio Gitirana Florêncio Chagasteles. Na solenidade, o Ministro da Marinha, em ordem de serviço, destacou o trabalho do Almirante Oliveira

à frente desses dois importantes órgãos da Marinha do Brasil:

Ordem de Serviço do Ministro da Marinha

"Nos grandes momentos, vivemos a contradição de emoções e as comparamos, por semelhanças e dissemelhanças, com outras muito espaçadas no tempo.

"Ao Ministro cabe a tristeza de despedir um companheiro, com as palavras alegres de quem se rejubila ao registrar uma carreira brilhante.

"O Almirante-de-Esquadra Carlos Augusto Bastos de Oliveira deve experimentar nesse momento, a insegurança, quase angustiante, do jovem aluno recém-ingressado no Colégio Naval, há 45 anos.

"São vidas novas, que começam, com o desconhecido e incertezas, com preocupações e atenções redobradas.

"O jovem deixara os hábitos de vida da casa paterna, que moldaram sua personalidade. O Almirante-de-Esquadra deixará o costume do dia-a-dia na Marinha, que são a sua própria existência.

"O jovem suplantava a angústia com a esperança de uma carreira bela e desafiante. O Almirante supera o mal-estar com a serenidade de quem já percorreu a bela carreira e vai tranqüilo, pois consciente de sua parcela de bem fazer.

"Almirante Oliveira, nós sempre o reconhecemos pelo entusiasmo, que até lhe valeu formas amigas de tratamento. A Marinha avaliou, junto, a competência e o fez galgar ao mais alto posto.

"Para não ser longo nas recordações, vejo-o no Almirantado e relembro sua atuação marcante como Diretor-Geral do Pessoal da Marinha, quando trouxe idéias novas e úteis, muitas já em curso pleno, com a característica das coisas tornadas imprescindíveis e imitadas em âmbito externo à instituição. Seus cuidados com a fase pós-transferência à inatividade, de trato bem

mais difícil, poderão contar, agora, com a boa crítica de quem sabe o que fala.

"Despeço-me do Comandante de Operações Navais firme e seguro, que foi Vossa Excelência. Ter praticamente toda a Marinha sob suas ordens, em particular as forças operativas, empresta ao cargo um nível de relevância extraordinário. Só o conhecimento acumulado em uma carreira bem formada, com muito sentir dos conveses de navios, das agruras e das alegrias marinheiras permitem ao Chefe fazer-se grande. Assim se passou com Vossa Excelência, Almirante Oliveira.

"Agradeço-lhe pela Marinha e lhe formulo votos de muitas felicidades."

Despedida do Almirante Oliveira

Em sua despedida dos cargos e também do serviço ativo da Marinha, o Almirante Carlos Augusto Bastos de Oliveira proferiu a seguinte alocução:

"Inspirado em sonho, embarquei no Colégio Naval em 1952. E, numa singradura, intensamente vivida, de 45 anos de dedicação exclusiva ao Serviço Naval, o amor que a Marinha sempre mereceu levou-me a porto seguro, permitindo o justo sentimento de ter cumprido, a bom tempo, a Missão que me coube.

"O apoio permanente da família, o exemplo de chefes e comandantes competentes e a excelência de assessores e de tripulações deram-me a oportunidade de contribuir para o contínuo aprimoramento da Marinha. Por isso, sinto-me inteiramente realizado. Tenho a certeza de haver escolhido a carreira de minha vocação.

"Ao deixar o Serviço Ativo, aqui fica um pedaço de mim. Muitas saudades já são sentidas, principalmente pelo ambiente sadio e pleno de amizades inesquecíveis.

"É hora, então, de me dirigir a todos aqueles que fizeram comigo essa venturosa e longa travessia de 45 anos:

“— em especial, já em meu último posto, desejo me referir e agradecer aos Ministros Ivan da Silveira Serpa e Mauro Cesar Rodrigues Pereira, pelo prestígio e irrestrita confiança com que me distinguiram;

“— aos membros do Almirantado — pela maneira franca, amiga e harmônica, com que nos relacionamos; e

“— aos almirantes — diretores e comandantes — subordinados ou não — que comigo somaram esforços, compreendendo a melhor das intenções de bem servir à Marinha e ao Brasil.

“Estendo, os meus agradecimentos aos companheiros e amigos do Exército e da Força Aérea, com os quais tive o privilégio de operar, pela maneira fidalga e profissional que caracterizou nosso relacionamento, com vistas ao propósito comum do progresso do País.

“Consigno o meu grato reconhecimento, pela inestimável cooperação, aos oficiais, praças, e funcionários civis, com os quais lidei, no desempenho de minhas funções, desde os idos de 52 até o dia de hoje.

“Aos amigos civis, feitos nas diversas comissões e cargos exercidos, principalmente em Santos, São Paulo e Brasília — alguns deles aqui presentes —, que, por meu intermédio, projetaram sua admiração à Marinha, renovo os votos de amizade, reconhecendo neles o quanto me ajudaram na exigência, que me atribuí, de não desmerecer suas convicções para com a nossa Instituição.

“Em registro do mais alto relevo, deixo gravada a eterna gratidão à minha tripulação basilar — mãe, pai, mulher e filhos — por vibrarem com a minha vibração, sofrerem com as minhas apreensões e sentirem-se vitoriosos com as vitórias que logrei alcançar. Assinalo, enfaticamente, a importância do papel exercido por minha mulher, que, com compreensão e carinho, aceitou compartilhar, com a Marinha, significativa parte de minha vida.

“Ao estimado companheiro de 52 e amigo — Almirante-de-Esquadra Sergio Gitirana Florêncio Chagasteles, a quem tenho a honra de transmitir os elevados cargos de Comandante de Operações Navais e de Diretor-Geral de Navegação, formulo os mais sinceros votos de que, com o concurso de sua reconhecida competência profissional, os setores que ora assume e a Marinha em geral sejam cada vez melhores, meta perseguida por todos nós no decorrer da carreira.

“Finalmente, em momentos como este, coberto de emoção, devo evitar sucumbir aos efeitos da saudade, antecipadamente instalada, e da nostalgia da partida. Por isso, ao arriar meus pavilhões de CON e DGN, resta-me apenas dizer, aos amigos e companheiros, que os sonhos somente se concretizam com entusiasmo, dedicação e ousadia. Assim, mercê de Deus, eu o fiz.

“Que a melhor das sortes os acompanhe. A Marinha bem merece!

“Muito obrigado!”

Palavras iniciais do empossado

Ao tomar posse dos cargos de Comandante de Operações Navais e de Diretor-Geral de Navegação, o Almirante Sérgio Gitirana Florêncio Chagasteles, em ordem de serviço, agradeceu ao Almirante Oliveira a atenção com que lhe transmitiu o cargo e definiu sua linha de trabalho à frente do setor:

“Inicialmente desejo agradecer ao Ministro da Marinha a indicação para os honoríficos cargos de Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação, prova de confiança que me honra e me desvanece. Ao ser investido nesses cargos reiterei a S. Exa o meu empenho e firme determinação de cumprir e fazer cumprir as suas orientações e diretrizes.

"Ao Almirante-de-Esquadra Carlos Augusto Bastos de Oliveira, estimado amigo e colega de turma desde 1952, apresento o meu reconhecimento pela atenção com que me transmitiu os cargos e aproveitou a oportunidade, no momento em que encerra brilhante carreira, para apresentar votos de sucesso e felicidades pessoais na nova etapa de vida que inicia. Tenho a certeza de neste momento, representar todos os que com ele serviram ou lidaram e também os queridos companheiros da turma do Colégio Naval de 1952.

"As autoridades presentes ou representados, os meus antigos Chefes, aos Generais, Brigadeiros e Almirantes, aos queridos colegas de turma, aos amigos e familiares que com suas presenças dão um brilho especial a esta cerimônia, o meu muito obrigado.

"Ao assumir o Cargo de Comandante de Operações Navais estou cõscio que também assumo uma pesada e importante carga de responsabilidade e de deveres, que se consubstanciam na manutenção de um nível adequado de aprestamento da parte maior do Poder Naval Brasileiro; na orientação das atividades relacionadas à hidrografia, à oceanografia e à meteorologia que propor-

cionam às Forças Navais o conhecimento essencial do ambiente onde vão operar; e, também, responsabilidades por algumas atividades não essencialmente militares atinentes ao Poder Marítimo, que visam à utilização plena e racional dos mares e das águas interiores no que se refere à Defesa Nacional e à Segurança da Navegação.

"Meus comandados, em minhas últimas comissões tive a oportunidade de vivenciar o extraordinário esforço da Alta Administração Naval para manter e aprimorar os nossos meios em contexto econômico de carência de recursos no orçamento e em quadro político caracterizado pela falta de entusiasmo da sociedade nas matérias que dizem respeito ao Poder Militar do país. Corresponder a este esforço impõe a todos nós do Setor Operativo a obrigação de, com entusiasmo, dedicar-mo-nos cada vez mais em nossas atividades, contribuindo para o crescimento da Marinha, sua modernização e, sua evolução operativa.

"Senhores almirantes do Setor Operativo, senhores oficiais em comando ou direção, em chefia ou estados-maiores, marinheiros e fuzileiros navais e funcionários civis do Setor, eu conto com os senhores."

NOVO DIRETOR DE PORTOS E COSTAS

No dia 7 de abril último, assumiu o cargo de Diretor de Portos e Costas o Vice-Almirante Vicente de Paulo Phaelante Casales, em substituição ao Vice-Almirante José Luiz Feio Obino. A cerimônia de assunção de cargo foi realizada no Salão Nobre do 22º andar do Edifício Barão de Ladário, no Rio de Janeiro.

Ao transmitir o cargo e despedir-se do Serviço Ativo da Marinha, assim se expressou o Almirante Obino:

"Por razões de carreira, deixo hoje o Serviço Ativo da Marinha e, em consequência, a Diretoria de Portos e Costas. Vivo,

assim, um sentimento de perda inerente a qualquer despedida, por me afastar das hostes navais, mas também um momento de satisfação e de realização pelo muito que se fez, contribuiu-se e se decidiu em prol do Serviço de Submarinos e Mergulho, do Serviço de Socorro e Salvamento, do Desenvolvimento de Bases e do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário. As alegrias pelas realizações profissionais e as alegrias pelas amizades forjadas no tempo superam possíveis mágoas e tristezas deste momento.

"Recordo-me com saudade do tempo em

que, com os meus 15 anos, ainda inseguro para a vida naval, embarquei no Navio-Escola *Guanabara* para uma viagem a Ilha Bela. Retornei entusiasmado convencido de que aquela era a carreira que buscava.

Desde então foram 43 anos de dedicação, lealdade, entusiasmo, independência, coragem moral e obediência aos ditames da disciplina e hierarquia. Neles vivemos várias fases na Força de Submarinos, na Força de Contratorpedeiros, na Força de Apoio, na Força de Fragatas, na Força Aeronaval, em Comandos de Distritos Navais, no Comando de Operações Navais, na Engenharia Naval, na Escola Naval e no Sistema de Segurança

do Tráfego Aquaviário. A maior de todas as contribuições creio ter deixado para uma geração de aspirantes, hoje no último posto da carreira, que aprendeu a valorizar o exemplo, a coerência, a ética militar e o fogo sagrado. A mesma contribuição deixei para uma geração de guardas-marinha e também para o meu filho, lembrando-os que valemos pelos nossos méritos conquistados com isenção e lealdade.

Foram, assim, quatro décadas de sacerdotício pautadas na franqueza aos superiores e, principalmente, com os meus pares e subordinados, cômico, porém, de que o exercício do princípio do contraditório é fundamental para a evolução e aprimoramento de qualquer instituição.

Como submarinista não podia deixar de falar do que foram cerca de duas décadas na atividade, pois nela consolidei a minha formação marinheira e operativa como oficial, comandante, inspetor-chefe embarcado e comandante de Força. Quando servindo no Comando da Força, vivenciei a quintuplicação dos seus meios, o recebi-

mento dos submarinos da classe *Humaitá*, que nos levaram a uma nova dimensão no emprego da arma, e o início da fase operacional dos submarinos da classe *Tupy*, o que nos permitiu transmitir toda a experiência vivida no Clyde e no Mar do Norte da Irlanda.

O futuro da arma hoje entregue hoje às novas gerações de chefes navais e submarinistas está, no entanto, a depender de incentivos corretos para a superação da crise em recursos humanos que o serviço voluntário de submarinos ora enfrenta, porque fere a alma do submarinista ver a baixa precoce de seus meios por tais razões.

Ao passar a Diretoria de Portos e Costas, despeço-me da Comunidade Marítima e Fluvial, que comeci a conhecer como comandante do 4º Distrito Naval.

Nos dois anos que se passaram, aprendemos o que não sabíamos e exercitamos o papel de autoridade marítima como um desafio atípico da carreira que praticamos. O conteúdo das tarefas cometidas, mal conhecido de um oficial das lides operativas, e as incertezas que sempre cercaram tratadas questões da atividade marítima e fluvial nos obrigaram a realizar um esforço redobrado para bem conduzir a problemática da segurança do tráfego aquaviário e do ensino profissional marítimo, influenciada por interesses de classe ou da navegação marítima, hoje envolvida por uma competição desigual que nos levou, por força da legislação, a um declínio sem precedentes da frota mercante privada nacional.

Em meio a questionamentos, interesses, conflitos e reclamos, o esforço foi recompensado pela satisfação do usuário, facilitando-o no seu trabalho e desonerando-o de muitos encargos.

Valemos pelos nossos méritos conquistados com isenção e lealdade

Por outro lado, o Ensino Profissional Marítimo, coordenado pela Diretoria, hoje está orientado por uma política para o ensino, que prevê a sua descentralização, amplia as oportunidades do cidadão, através da oferta de mais profissionais ao mercado, faculta a transferência do aquaviário entre diferentes grupos e favorece a competitividade e, por conseguinte, a eficiência na condução da navegação interior e marítima.

Tenho consciência de que minhas decisões foram isentas e protegidas de qualquer protecionismo vicioso que em alguns casos tiveram que ser confirmadas com o pronunciamento da justiça, quando ensejaram contrariar interesses de alguns segmentos das atividades marítimas.

Tenho consciência de que algumas de nossas decisões interferiram na relação capital-trabalho, como também na relação entre tomadores de serviços e prestadores de serviços, visando sempre o bem comum, a recuperação da Marinha Mercante e, principalmente, o interesse da Nação.

Nessa profícua singradura de desafios, forjamos um conjunto de normas e procedimentos modernos, ajustados aos novos tempos. Há que reconhecer algumas dificuldades com os grupos de pescadores, regionais e fluviais, onde o quadro perverso da educação no País os atinge de forma implacável.

Ademais, neste mundo da navegação tão competitivo e desigual, nossa inteligência não pode ser cega. É preciso que todos os segmentos juntem esforços para que possamos fazer uma nova Marinha Mercante competitiva no cenário internacional com o advento da nova Lei da Navegação. Na regulamentação e nos atos administrativos que a complementarão, se exigirá não apenas o conhecimento do assunto, mas também a criatividade para que o setor se livre dos seus elevados custos,

tão bem chamados de custos "anticompetição" durante o 1º Simpósio sobre Navegação Marítima, promovido no ano passado no Centro de Instrução Almirante Graça Aranha. Este simpósio muito ajudou a colher subsídios para uma contribuição da Marinha na elaboração de novos documentos legais que implementem efetivamente uma Política Marítima Nacional e revertam, gradualmente, a difícil situação em que se encontra a Marinha Mercante Nacional, essencial para o desenvolvimento econômico do País.

Assim, na Diretoria de Portos e Costas, pude sentir a importância do nosso relacionamento com a comunidade marítima e fluvial, e, ainda, a grande responsabilidade da Marinha, como agente do estado brasileiro para os assuntos da navegação. Encontrei novas razões para admirar o trabalho silencioso, dedicado e sério que se faz nas organizações do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário, ainda carentes de uma estrutura mínima profissional.

Ao arriar o meu pavilhão, só tenho palavras de agradecimento. (Seguem-se inúmeros agradecimentos às autoridades militares e civis, instituições, colegas e família, terminando):

"Ao colega dos tempos de Escola Naval, Almirante Casales, a quem tenho a honra de transmitir o cargo de Diretor de Portos e Costas, desejando-lhe felicidade e sucesso na nova missão.

"Aos que continuam a bordo, os meus votos de que a Marinha continue a trilhar o caminho do progresso e consiga resolver os seus problemas de recursos humanos, tanto no Serviço de Submarinos como no Serviço de Segurança do Tráfego Aquaviário.

Inspirado em uma passagem do apóstolo São Paulo, faço a reflexão final: combati o bom combate, encerro a carreira e guar-

do a fé na Marinha do Brasil e na Marinha Mercante.

As palavras do empossado

Ao assumir o cargo de Diretor de Portos e Costas, o Vice-Almirante Vicente de Paulo Phaelante Casales assim pronunciou-se:

“Sejam as minhas primeiras palavras, palavras de agradecimento:

– ao Ministro da Marinha, pela confiança em mim depositada ao indicar-me para tão honroso e importante cargo;

– ao Diretor-Geral de Navegação, pela honra que me concede ao presidir esta cerimônia;

– aos antigos chefes, amigos, familiares e convidados, que com suas presenças vieram dar brilho a esta cerimônia simples de marinheiros; e

– ao meu antecessor, o Almirante Obino, pela lhanza de trato e fidalguia com que me recebeu, e, ainda, pela maneira objetiva, correta e profissional com que me transmitiu o cargo.

Permita-me, ainda, Vossa Excelência, que lhe diga que muito me honra receber a Diretoria de mãos competentes e dedicadas ao Serviço Naval como as suas, pois aprendi a lhe admirar quando seu subordinado na Escola Naval, no Batalhão Escolar, nos idos de 1958, quando Vossa Excelência era o comandante-aluno. Assim, desejo ao Vice-Almirante José Luiz Feio Obino, meu amigo Obino, todas as felicidades nes-

sa nova fase de vida que ora se inicia.

Permitam-me, agora, dirigir-me aos meus subordinados: as tripulações da Diretoria de Portos e Costas e do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, e por extensão funcional, aos componentes das capitânicas, delegacias e agências espalhadas pelo Brasil.

Considero a Diretoria de Portos e Costas, na visão macroestratégica, segundo três aspectos principais:

é a OM líder de dois grandes sistemas: o de Segurança de Transportes Aquaviários e o de Ensino Profissional Marítimo;

– é a OM responsável pelo grande inter-relacionamento entre o Poder Naval e a componente civil do Poder Marítimo; e

– é a OM repositória por excelência das delegações de competência da Autoridade Marítima.

Não seria possível conduzir tal OM sem um extraordinário esforço de equipe.

Sou homem de equipe, pois acredito que cabeça não tem galão, quem tem galão é decisão.

Assim, vamos juntos prosseguir no esforço evolutivo e modernizador das atividades desta Diretoria, agilizando procedimentos, simplificando a burocracia e cuidando do futuro.

Espero que todos continuem a dedicar-se inteiramente ao serviço da Pátria, lembrando-se sempre que a essa Pátria tudo se dá, nada se pede, nem mesmo compreensão. Tudo pela Pátria!

POSSE DO DIRETOR DE ADMINISTRAÇÃO DA MARINHA

Ao passar o cargo de Diretor de Administração, no dia 4 de março, além dos agradecimentos aos seus chefes e aos seus subordinados, o Contra-Almirante (IM) João Otávio Abraham, na sua ordem de serviço fez uma retrospectiva de sua administração e augurou votos de felicidade ao

seu sucessor. Transcremos parcialmente a seguir a sua ordem de serviço:

“Numa breve retrospectiva, ao fazermos um balanço desse período, podemos afirmar, com satisfação e orgulho profissional, que a missão foi cumprida.

Contribuímos, de maneira adequada,

para a execução das tarefas de planejamento, direção e controle das atividades de Administração Financeira e Orçamentária de nossa Marinha e para a supervisão dos Serviços de Administração, em geral.

Por decisão ministerial, tivemos aumentadas as nossas atribuições, com a absorção dos serviços de informática administrativa, da extinta Diretoria de Informática da Marinha. Com bastante esforço foi possível, progressivamente, formar uma equipe de técnicos em informática, capaz de fazer com que a Diretoria de Administração da Marinha possa exercer, atualmente, as atribuições de uma Diretoria Especializada no assunto.

Continuamos a prestar assessoria jurídica em licitações e contratos; demos continuidade à administração de todo o patrimônio imobiliário da União, sob a jurisdição da Marinha do Brasil.

Aperfeiçoamentos profissionais foram buscados continuamente, visando à melhoria do apoio prestado a todas as Organizações Militares da Marinha do Brasil. Dentre os mais recentes, destacam-se:

- a automatização total do SIPLAD - Sistema de Acompanhamento do Plano Diretor;
- a elaboração e distribuição, sob a forma de sistemas informatizados, do Catálogo Telefônico da Marinha, das publicações COMLIDIDOC - Códigos de Organizações Militares e Lista de Distribuição de Documentos e ILEMA - Índice de Legislação da Marinha e, ainda, do Boletim Administrativo do Ministério da Marinha;
- a prontificação do SISDOC - Sistema (Informatizado) de Controle de Documentos;
- o gerenciamento dos recursos do Fundo Naval, de forma dinâmica e moderna, interligado *on-line* com o mercado financeiro;
- a contribuição para o aperfeiçoamento da Sistemática OMPS - Organização

Militar Prestadora de Serviços, que visa a permitir à Marinha do Brasil conhecer os custos dessas atividades;

- a consolidação do "Banco Naval", com a adoção de procedimentos empresariais;
- a informatização total da programação financeira da Marinha do Brasil;
- o aprimoramento do controle das operações de crédito assinadas pela Marinha;
- o aperfeiçoamento do SICADIMA - Sistema de Cadastro de Imóveis da Marinha;
- a elaboração de mapoteca digital, através do tratamento gráfico das plantas dos imóveis da Marinha, utilizando equipamentos e programas de computação gráfica;
- a adaptação dos procedimentos de execução orçamentária e de programação financeira da Marinha do Brasil às novas formas de liberação de créditos e recursos financeiros pela área econômica federal; e
- o gerenciamento de mais de sessenta cursos do Sistema de Ensino Naval, como OMOT - Organização Militar Orientadora Técnica, nas áreas de informática administrativa e de administração em geral.

Tudo isso só foi possível graças à competência, à capacidade profissional e ao espírito de equipe de cada um dos integrantes da tripulação desta Diretoria.

Palavras iniciais do empossado

Em sua Ordem de Serviço, parcialmente transcrita a seguir, o Contra-Almirante (IM) Adolfo Marques Muniz Ostwald assim se dirigiu aos seus subordinados.

Criada em decorrência da reformulação da estrutura organizacional da Marinha, ocorrida no final da década de 60, a Diretoria de Administração foi ativada em 1º de julho de 1969 e vem, desde então, desempenhando suas atribuições, cada vez maiores, de maneira a corresponder às expectativas da Alta Administração Naval, quer modernizando a administração do Plano Diretor e

do Fundo Naval, com os conseqüentes estreitamentos dos relacionamentos funcionais com a Secretaria de Orçamento Federal; a Secretaria do Tesouro Nacional; o Banco do Brasil; a Caixa Econômica Federal, quer aprimorando a administração do Patrimônio Imobiliário, o controle da Dívida Interna e Externa da Marinha, dos Acordos Administrativos e, mais recentemente, assumindo os encargos decorrentes de Diretoria Especializada de Informática para fins administrativos.

Assumo o cargo de Diretor de Administração com muito orgulho e plena convicção das responsabilidades daí decorrentes, estando consciente de que muitos serão os obstáculos a serem vencidos, para poder dar continuidade ao trabalho até aqui desenvolvido pelos meus antecessores, que tanto enobreceram este cargo e contribuíram, de forma marcante, para que a Marinha tenha, hoje, uma estrutura administrativo-financeira destacada no cenário nacional.

Embora se dê importância ao sentido de continuidade, não podemos ficar contemplando, fascinados, os sucessos obtidos no passado. O mundo moderno impõe-nos mudanças de paradigmas e, portanto, de procedimentos. A rapidez e intensidade das transformações que observamos, decorrentes, principalmente, das conquistas tecnológicas, que se refletem

na área administrativa, exigem, cada vez mais, estarmos preparados e capacitados para esta nova realidade.

A Marinha, atenta ao presente, vem desenvolvendo um esforço intenso no sentido de promover a informatização em todos os níveis, sejam eles operativos ou admi-

nistrativos, estes a cargo desta Diretoria. Em breve, estaremos, com muita frequência, trabalhando com "processos eletrônicos", resultando no sensível aperfeiçoamento de nossa forma de atuação, em face das vantagens que podem advir do uso de modernas tecnologias da informação. Os desafios são inúmeros, não apenas por lidar com

tecnologias em rápida evolução, mas, principalmente, pela revolução cultural que é preciso promover em todos os níveis, pois as mudanças exigem muito empenho, flexibilidade e capacidade de adaptação.

Neste contexto, o apoio e a compreensão de todos tornam-se imprescindíveis, como também, igualmente imprescindível será a continuidade da dedicação e da participação de todos que aqui servem, dando o melhor de seus entusiasmos, capacidade e inteligência, a fim de que a Diretoria de Administração da Marinha prossiga cumprindo, eficaz e eficientemente, sua missão.

Que Deus nos inspire, nos dê força e sabedoria para superarmos todas as dificuldades.

Embora se dê importância ao sentido de continuidade, não podemos ficar contemplando, fascinados, os sucessos obtidos no passado. O mundo moderno impõe-nos mudanças de paradigmas e, portanto, de procedimentos. As mudanças exigem muito empenho, flexibilidade e capacidade de adaptação

POSSE DO DIRETOR DE FINANÇAS DA MARINHA

Foi realizada no dia 13 de março de 1997 a cerimônia de transmissão de cargo de Diretor de Finanças da Marinha. Presidida pelo Secretário-Geral da Marinha, Almirante-de-Esquadra Waldemar Nicolau Canellas Júnior, foi empossado o Contra-Almirante (IM) João Otávio Abraham, em substituição ao também Contra-Almirante (IM) Sérgio Rodrigues Canellas, que na ocasião, em ordem de serviço, proferiu a alocução da qual transcrevemos partes:

Ordem de Serviço do Diretor substituído

“Entendo que não devo utilizar este momento para citar o que foi desenvolvido e realizado por esta Diretoria, no período de cerca de dois anos em que exerci o cargo de Diretor. Sem dúvida nenhuma é uma das Diretorias Especializadas mais complexas da Marinha, pela grande abrangência de suas atribuições.

“No entanto, por dever de justiça ao pessoal civil e militar desta Organização Militar, não posso deixar de ressaltar que a atuação desta Diretoria foi fundamental, para o desenvolvimento e consolidação do Sistema das Organizações Militares Prestadoras de Serviços Industriais, as OMPS-I, e, também, para a Centralização das Contas de Gestão – Execução Financeira, Vale-Transporte e Conta de Pagamento Imediato – em todos os Distritos Navais sediados fora do Rio de Janeiro e nas Organizações Militares localizadas em São Pedro da Aldeia, Ilha das Flores, Ilha do Governador, Av. Washington Luiz e no complexo de abastecimento na Av. Brasil.

“Devo mencionar que, desde agosto de 1996, o pagamento do pessoal no exterior vem sendo operacionalizado por novo Sistema *on-line* desenvolvido nesta Diretoria, estando previsto, para o 4º trimestre

do corrente ano, o processamento do pagamento do pessoal inativo e pensionistas.

“No setor de processamento eletrônico de dados, cabe destacar o prosseguimento do processo de modernização do Centro de Processamento de Dados, o CPD de grande porte da Marinha, mediante a aquisição de uma unidade de disco ótico, com capacidade de armazenamento de 178 *gigabytes*, e de gavetas de disco magnético IBM RAMAC, que proporcionaram aumento na capacidade de área em disco do CPD, para 122 *gigabytes*.

“Estes foram, apenas, alguns objetivos alcançados entre inúmeros outros, também atingidos com sucesso. Enfim, posso dizer que as metas e objetivos determinados à Diretoria de Finanças da Marinha foram colimados, bem como todos os originados no âmbito desta Diretoria.

Despedida da Marinha

“Encerro hoje uma singradura de 43 anos, que teve início em março de 1954, quando cheguei ao Colégio Naval com mais 225 jovens que constituíram a 4ª turma daquele Colégio, a Turma Dedo.

“Ali, aprendi a gostar da Marinha. O tempo encarregou-se de transformar esse sentimento em amor, que comigo viverá até o último de meus dias.

“Saio do Serviço Ativo da Marinha; não saio da Marinha e nem ela sai de mim, pois ela impregna o meu ser e o ar que respiro.

“Sinto um profundo orgulho em pertencer à Marinha, em ser oficial de Marinha e do seu Corpo de Intendentes. Por ter, também, nessas quatro décadas, participado e colaborado para o processo de evolução do Corpo de Intendentes da Marinha que, graças aos seus oficiais do passado e do presente, alcançou um patamar de elevada competência profissional que, aliado à dedica-

ção ao serviço e despreendimento pessoal, obteve o reconhecimento e o respeito dos demais Corpos e Quadros da Marinha.

"Foi e é um privilégio servir à Marinha.

"A Marinha é um dos maiores oásis de competência, probidade, honradez, seriedade, compostura ética e moral, na administração pública e em outros setores da nossa Nação em que, lamentavelmente, prolifera a ausência daqueles valores e qualidades, germinam a impunidade e interesses excusos, como se este País fosse um deserto de homens dignos, íntegros e honrados. Eu me orgulho de ser oficial de Marinha.

"É momento de agradecer àqueles que foram parte de minha vida durante esses anos.

"Aos meus comandantes e chefes que, por suas atitudes e exemplos, foram marcos e faróis que balizaram minha carreira e formação militar.

"Aos companheiros da Marinha, por ter usufruído seus conhecimentos, sua companhia e pelos bons momentos vividos.

"Aos companheiros da Turma Dedo, pelas constantes demonstrações de amizade e união nesses 43 anos de convívio.

"A todos vocês, comandantes, chefes, companheiros de Marinha e companheiros da Turma Dedo, como amigos eu os "guardo no lado esquerdo do peito".

"Ao meu pai, não mais desta vida, mas aqui presente em meu pensamento: de sua existência resta comigo o exemplo, o orgulho de ser seu filho, a saudade imensa, o eterno agradecimento, além do pesar por não poder abraçá-lo agora e partilharmos juntos da emoção deste momento."

"À minha mãe e meus filhos, que sempre aceitaram o tempo maior que dediquei

à Marinha, não contando com a minha presença em momentos necessários, o meu amor, o meu carinho e orgulho imenso de tê-la como mãe e de tê-los como filhos.

"À minha mulher Maria Lúza, amiga e companheira de todos os momentos, sempre ao meu lado, que sempre me incentivou e me deu forças, que entendeu minha devoção à Marinha, o meu amor e o meu carinho infinitos. A partir de hoje todo o meu tempo será nosso, dos nossos filhos e dos nossos netos.

"Parto agora para nova fase de minha vida; que Deus me guie e me ilumine. Do

Apóstolo São Paulo, em sua segunda epístola a Timóteo, vou buscar minhas últimas palavras ao sair do Serviço Ativo:

"Combati o bom combate.

Encerrei minha carreira.

Guardei a Fé."

A Marinha é um dos maiores oásis de competência, probidade, honradez, seriedade, compostura ética e moral, na administração pública e em outros setores da nossa Nação

Ordem de Serviço do empossado

Empossado no cargo de Diretor de Finanças da Marinha, o Contra-Almirante (IM) João Otávio Abraham divulgou a seguinte ordem de serviço, da qual transcrevemos parte:

"Ser Diretor de Finanças da Marinha é um sonho de todo oficial Intendente que, para mim, hoje se torna realidade, com 40 anos de Marinha e 35 de oficial.

"Assumo o cargo com entusiasmo e orgulho profissional, ciente das responsabilidades a ele inerentes e com o compromisso de dar continuidade ao legado de meus dignos antecessores.

"Nascida em decorrência do desmembramento da então Diretoria de Intendência da Marinha, a Diretoria de Finanças da Marinha tem exercido, ao longo dos anos, múlti-

plas e complexas tarefas, sempre com proficiência e profissionalismo, adequando-se à evolução dos tempos.

"Atualmente, suas atividades principais estão concentradas no exercício das atribuições de Órgão Central dos Sistemas de Administração Financeira e de Contabilidade da Marinha.

"Sendo um dos órgãos componentes do Sistema de Controle Interno da Marinha, a Diretoria de Finanças da Marinha continua exercendo importantes atividades de fiscalização financeira, contábil e orçamentária, contribuindo para assegurar uma eficiente e eficaz gestão dos bens e recursos da Marinha.

"Os Sistemas de Pagamento atinentes ao pessoal da Marinha em breve passarão a

ser executados pela Pagadoria de Pessoal da Marinha (PAPEM), que será ativada no próximo dia 27, subordinada à DFM, que continuará a exercer a direção desses sistemas.

"Para cumprir a sua missão, a Diretoria de Finanças da Marinha exige de todos os que aqui servem, civis e militares, extrema dedicação ao serviço, competência e profissionalismo, atributos sempre presentes na tripulação desta Diretoria. Conto com o auxílio de todos para, juntos, com inteligência, criatividade e crença na nossa capacidade, encontrarmos as soluções para todos os desafios que se apresentarem.

"Com a ajuda de Deus, buscarei orientação para todos os meus atos e decisões."

EMPOSSADO O NOVO COMANDANTE DO 1º DISTRITO NAVAL

Foi empossado no cargo de Comandante do 1º Distrito Naval, dia 8 de abril de 1997, o Vice-Almirante Alberto Carlos de Aguiar. Ele substituiu o Almirante-de-Esquadra Carlos Edmundo de Lacerda Freire, que, na ocasião pronunciou a seguinte alocução:

Agradecimento e despedida

A carreira naval é pontilhada de momentos de intensa realização, normalmente acompanhados de emoções diversas, todas renovadas pelo sol, despontando no horizonte do quarto d'alva. Em verdade, decorrem do sentimento do dever cumprido.

Quando, há cerca de um ano, assumi o Comando do 1º Distrito Naval, estimava os contornos e detalhes das tarefas que me seriam confiadas.

Hoje, sinto-me plenamente realizado e emocionado ao vê-las cumpridas, podendo afirmar, com conhecimento de causa, que este é um comando atraente, denso e complexo, na medida em que exige seguidamente prudência. Enquanto aquelas são

temperadas na forja dos conveses e passadiços de nossos navios, estas são advindas da sublime fé em Deus. Cabe lembrar, que tais qualidades são basilares para o homem do mar, diplomacia e firmeza, qualidades essas que devem se apresentar sempre mescladas tanto pela moderação como pela compreensão.

Não posso deixar de mencionar que os ensinamentos colhidos de antigos Chefes Navais, com que tive a ventura de conviver no passado, foram-me de grande valia na escolha de rumos seguros a serem seguidos, durante o Comando do 1º Distrito Naval.

A área de atuação do 1º Distrito Naval possui peculiaridades que impõem desafios, em face da importância de sua posição geoestratégica; basta citar que em suas áreas litorâneas e marítimas localizam-se numerosas plataformas de perfuração de petróleo, imensas áreas de pesca, destacados estaleiros de construção e reparos navais, além das maiores instalações portuárias do país. Dessa forma, po-

demos afirmar que a Marinha, por meio do 1º Distrito Naval, mantém intenso e valioso relacionamento com importantes segmentos do Poder Marítimo brasileiro.

Neste momento, sinto-me feliz ao recordar o quanto me realizei profissionalmente, co-ordenando esforços no sentido de reformar e modernizar as instalações das Organizações Militares subordinadas. O êxito alcançado, em cada uma dessas empreitadas, deveu-se sobremaneira ao empenho e à cooperação de meus subordinados.

O espírito das épocas não se equivoca com seus avanços. Se hoje nos preocupamos com a renovação e modernização dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, igualmente não podemos nos descuidar do setor em que o psicossocial exerce papel relevante; sem isso, relegaríamos a liderança a um plano inferior. Na verdade, não podemos perder de vista o homem, fator primordial numa instituição que busca manter inteligências adestradas no trato, tanto da operosidade de seus meios navais como da especulação científica. Neste sentido, envidamos esforços e investimos recursos na recuperação das instalações da Casa do Marinheiro e da colônia de férias situada junto ao Sanatório Naval de Nova Friburgo.

Nas instalações do próprio Distrito Naval, modernizamos os refeitórios e melhoramos, sobremaneira, a confecção do rancho, por meio de convênio firmado com o Senac, que hoje ministra aulas e adestramentos para todo o pessoal envolvido nesta trabalhosa faina de preparo da alimentação, destinada a mais de três mil militares e

civis, todos municiados e apoiados pelo rancho deste Distrito.

A reforma e a manutenção realizadas no Presídio Naval evitaram a depreciação de suas históricas instalações.

A modernização da Estação Rádio da Marinha no Rio de Janeiro permitirá que sejam cumpridas, com eficiência, as novas atribuições a ela previstas no Sistema de Comunicação da Marinha (SISCOM).

Ao concluirmos a transferência da sede da Capitania dos Portos do Estado do Rio de Janeiro para o torreão histórico, situado

na Praça XV, cumprimos uma orientação ministerial, que permitiu dar um melhor atendimento ao público que necessita de seus serviços.

Dentre as obras de vulto iniciadas nesta gestão, destacamos a construção do novo quartelamento do Grupamento de Fuzi-

leiros Navais do Rio de Janeiro, na Avenida Brasil e deixamos já em fase de licitação a construção da nova Capitania dos Portos do Estado do Espírito Santo, em Vitória.

Durante todo o ano passado, tivemos uma constante preocupação com a vegetação da Ilha da Trindade. Recentemente, iniciamos o reflorestamento para preservar os mananciais de água potável desse importante posto avançado de observação meteorológica, parcela insular do território nacional, mantida com o trabalho dedicado de militares da Marinha que, com sacrifício, se orgulham de realizar este relevante serviço.

Mediante acordo com a Petrobrás e o Banco Real, pudemos recuperar o ginásio de esportes do Centro de Educação Física Almirante Adalberto Nunes e construir a

**Esse comando exige
seguidamente prudência,
diplomacia e firmeza, qualidades
essas que devem se apresentar
sempre mescladas tanto pela
moderação como pela
compreensão**

garagem destinada aos veículos que prestam serviços às organizações apoiadas pelo 1º Distrito Naval.

Cabe ressaltar que, como Almirante, muito me orgulha passar, ao meu sucessor, todos os navios do Grupamento Naval do Sudeste na situação de prontos para operar, um Grupamento de Fuzileiros Navais disciplinado, adestrado e aguerrido e Capitania dos Portos cumprindo, na *inácia*, as tarefas de zelar pela segurança da navegação e pela salvaguarda da vida humana no mar, através de uma eficaz polícia naval e de um metódico e convincente trabalho de persuasão junto à comunidade marítima.

As realizações desses e outros feitos foram conduzidas com sucesso, devido à convergência dos diversos esforços colimados ao ideal da nossa Marinha; para isso contribuíram, também, com

elevada notoriedade, entidades civis. Dentre tantas, destaco o Senac, as Sociedades Amigos da Marinha, a Confraria dos Velhos Marinheiros e os Clubes e Associações que congregam a nossa Classe.

Nesta despedida, sobrelevo, no meu espírito de militar, testemunhar a cortesia e a marcante camaradagem naturalmente presente no relacionamento com os Comandantes dos Comandos Militares do Leste e do Sudeste e do II e IV Comandos Aéreos Regionais.

Aos Srs. Governadores dos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo, aos Chefes dos Poderes

Legislativos e Judiciário desses Estados, aos Corpos Consulares, aos Secretários Estaduais de Segurança Pública, ao Prefeito da cidade do Rio de Janeiro, às autoridades federais, estaduais e municipais, apresento meus sinceros agradecimentos e minha respeitosa despedida.

Aos meus Chefes do Estado-Maior, Chefe-Geral dos Serviços, comandantes e diretores subordinados, comandantes de navios e suas tripulações, oficiais e praças e funcionários civis do Comando do 1º Distrito Naval e do

pessoal do meu gabinete, que sempre cumpriram suas tarefas com entusiasmo, agrado a excelência e a fidelidade de suas pertinentes assessorias.

Ao Comandante de Operações Navais, Almirante-de-Esquadra Carlos Augusto Bastos de Oliveira, devo também o meu re-

conhecimento pela orientação segura, pelo apoio e incentivo com que sempre me distinguiu, facilitando sobremaneira o cumprimento das tarefas que me couberam como Comandante do 1º Distrito Naval.

À minha família, em especial à minha mulher, amiga e companheira de longos anos, que sempre soube compreender esta minha inquietude em relação às cousas da Marinha, a minha gratidão pelo apoio, compreensão e principalmente pelo estímulo que sempre emprestou às minhas atividades profissionais.

“Ao Excelentíssimo Senhor Vice-Almirante Alberto Carlos de Aguiar apresento

Não podemos nos descuidar do setor em que o psicossocial exerce papel relevante; sem isso, relegaríamos a liderança a um plano inferior. Na verdade, não podemos perder de vista o homem, fator primordial numa instituição que busca manter inteligências adestradas no trato, tanto da operosidade de seus meios navais como da especulação científica

os meus sinceros votos de sucesso continuado na carreira naval, a qual trilha com enorme competência profissional."

Primeiras palavras do empossado

Ao ser empossado, o Vice-Almirante Alberto Carlos de Aguiar divulgou a seguinte ordem de serviço:

"Ao ser indicado para de novo servir no Comando do 1º Distrito Naval, desta vez no honroso e relevante cargo de seu titular, dou-me conta da distinção de que fui alvo e a recebo com indisfarçável orgulho. Sejam, portanto, minhas primeiras palavras, de reconhecimento, ao Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira, e às autoridades navais que de algum modo puderam influir em minha designação.

A cerimônia que hoje praticamos tem todas as características da vida no mar: é simples e singela, mas contém a herança de uma longa tradição. Nela o novo Comandante é apresentado e busca dar uma idéia do que espera de seus novos comandados. Esses, por sua vez, conhecem seu novo chefe e suas diretrizes, para poderem afinadamente executar suas tarefas e cumprir suas missões.

Sinceridade, lealdade e – sobretudo – dedicação à carreira naval são atributos de que não aceito carência no trabalho diuturno de minha tripulação. Em contrapartida, afianço-lhe que o respeito e a urbanidade estarão sempre presentes em nosso relacionamento.

Na atual conjuntura em que, para muitos, os valores morais estão sendo ofuscados pelo brilho fugaz do ganho desonesto, das mentiras irresponsáveis, e das espertezas

sem ética, apoio-me na fidelidade do juramento à Bandeira, no cumprimento do dever e no amor à pátria, para manter a crença neste país e o orgulho de ser brasileiro.

É importante observar que a amizade e respeito dedicados por diversos setores da sociedade às Forças Armadas, decorrem do seu entendimento que elas representam seriedade, profissionalismo, credibilidade e probidade administrativa.

Tenho conhecimento da complexidade e abrangência das tarefas afetas a este Comando, não só pela importância dos Estados abrangidos, mas principalmente pela relevância dos órgãos civis e militares estabelecidos na jurisdição do 1º Distrito Naval, representantes da nata do Poder Marítimo e de expressiva parcela do Poder Político do país. Com o manifesto desejo de um diálogo franco e aberto, estarei sempre pronto a emprestar minha co-

laboração a todas as autoridades eclesiais, civis e militares, associações, corporações e entidades, na busca de melhores soluções para as situações em que tantas vezes teremos de enfrentar problemas comuns. Honra-me, portanto, a presença nesta cerimônia de algumas destas autoridades ou de seus representantes.

As experiências adquiridas nos cargos e funções já exercidos ensinaram-me a guardar distância e ganhar barlavento daqueles que só apresentam desânimo, desesperança e fraqueza, procurando aproximar-me dos que executam suas tarefas com discrição, profissionalismo e, principalmente, coragem e a garra dos verdadeiros homens do mar.

Sou por isso imensamente grato a todos os meus antigos chefes, muitos aqui distinguindo-me com suas presenças. Seus

Sinceridade, lealdade e – sobretudo – dedicação à carreira naval são atributos de que não aceito carência no trabalho diuturno de minha tripulação

exemplos concorreram para eu criar uma sólida base de princípios e ensinamentos que me têm permitido manter uma linha de coerência e procedimentos, muito me ajudando em minha vida profissional.

Ao Almirante-de-Esquadra Carlos Augusto Bastos de Oliveira, Comandante de Operações Navais, minha gratidão em tê-lo presidindo esta cerimônia, emprestando maior expressão e brilho à minha posse.

Não posso deixar de ressaltar, embora não tenha sido nenhuma surpresa, a fidalguia e o cavalheirismo com que o Almirante-de-Esquadra Carlos Edmundo de Lacerda Freire me recebeu e procurou transmitir-me o cargo. Seu conhecido profissionalismo e sua habilidade no trato da variada gama de assuntos que diariamente chegam à sua mesa, por vezes, me fizeram minimizar as preocupações com este novo cargo. Aprecia-me saber que essa competência foi mais uma vez reconhecida pela Marinha e

certainamente será utilizada em sua próxima comissão, onde espero seja muito feliz.

Ao olhar em redor e identificar os rostos de tantos amigos e colegas de turma, envaideço-me com tão prestigiosas presenças. Suas palavras de incentivo e apoio fa-

zem que continuemos a acreditar ser a amizade e companheirismo fluidos anti-gravitacionais extremamente úteis para tornar mais leves as pesadas cargas das responsabilidades.

À minha família, em especial à minha esposa, minha mais carinhosa gratidão pelo incondicional apoio, pela infundável compreensão e pelo altruísmo nos sacrifícios e agruras que juntos tivemos de partilhar. É nesse lago de paz e harmonia que me reabasteço de amor e carinho, logística indispensável para que os obstáculos que julgava não conseguir ultrapassar sejam hoje

apenas marcos de triunfo que espalhei pelo caminho. Caminhar sozinho é possível, mas o grande andarilho sabe que a verdadeira viagem é a da estrada da vida, e nela necessita-se sempre de uma companhia.

Não existe o rumo certo, nem o vento à perfeição quando o comandante não sabe onde quer chegar. Mas,

com a orientação de Deus servindo de bússola, dou graças por sempre ter alcançado o porto seguro. Nessa nova singradura, tenho fé que as bênçãos do Senhor me darão a firmeza no leme, para navegar na rota adequada e por mares sempre tranqüilos."

Não existe o rumo certo, nem o vento à perfeição quando o comandante não sabe onde quer chegar

ASSUNÇÃO DE CARGO

Presidente do Tribunal Marítimo, dia 27 de dezembro de 1996, o Vice-Almirante **Mário Augusto de Camargo Ozório**.

Diretor da Escola de Guerra Naval, dia 8 de janeiro de 1997, o Contra-Almirante **Luiz**

Fernando Coelho Pinto de Almeida.

Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada, dia 9 de janeiro de 1997, o Vice-Almirante **Roberto de Guimarães Carvalho**

Comandante do 6º Distrito Naval, dia 21

de janeiro de 1997, o Contra-Almirante **Julio Soares de Moura Neto**.

Diretor da Procuradoria Especial da Marinha, dia 5 de fevereiro de 1997, o Contra-Almirante (RRm) **Sérgio Roberto Castro Oliveira Queiroz**.

Comandante da Força de Submarinos, dia 6 de fevereiro de 1997, o Contra-Almirante **Carlos Emilio Raffo Junior**.

Subchefe de Informações Operacionais cumulativamente com o de Subchefe de Operações, dia 24 de fevereiro, o Contra-Almirante **Ronaldo Fiuza de Castro**.

Subchefe de Organização cumulativamente com o de Subchefe de Logística, dia 14 de março de 1997, o Capitão-de-Mar-e-Guerra **Sérgio Loesch Soares**.

Comandante do Controle Naval do Tráfego Marítimo e Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul, dia 14 de março de 1997, o Contra-Almirante **Roberio da Cunha Coutinho**.

Chefe do Estado-Maior da Armada, dia 18 de março de 1997, o Almirante-de-Esquadra **Waldemar Nicolau Canellas Junior**.

Chefe do Estado-Maior da Esquadra, dia 19 de março de 1997, o Contra-Almirante **Eclides Duncan Janot de Matos**.

Subcomandante e Subdiretor de Estudos da Escola Superior de Guerra, no dia 20 de março, Major-Brigadeiro-do-Ar **Fernando de Almeida Vasconcellos**, transmitidos pelo Vice-Almirante **Luiz Sanctos Döring**.

Comandante da Força Aeronaval, dia 21 de março de 1997, o Contra-Almirante **Adilson Vieira de Sá**.

Subchefe de Organização (Estado-Maior da Armada), dia 31 de março de 1997, o Contra-Almirante **Murillo de Moraes Rego Correa Barbosa**.

Presidente da Caixa de Construções de Casas para o Pessoal do Ministério da Marinha, dia 2 de abril de 1997, o Contra-Almirante (IM) **Flávio Lúcio Cortez de Barros**.

Assistente Marinha na Escola Superior

de Guerra, dia 3 de abril de 1997, o Contra-Almirante **Carlos Augusto Vasconcelos Saraiva Ribeiro**.

Presidente da Comissão de Desportos da Marinha, dia 7 de abril de 1997, o Contra-Almirante **José Eduardo Pimentel de Oliveira**.

Coordenador do Programa de Reaparelhamento da Marinha, dia 7 de abril de 1997, o Contra-Almirante **Carlos Afonso Pierantoni Gamboa**.

Comandante da Força de Fuzileiros da Esquadra, dia 7 de abril de 1997, o Vice-Almirante (FN) **Carlos Augusto Costa**.

Comandante do Centro de Instrução Almirante Alexandrino, dia 8 de abril de 1997, o Contra-Almirante **José Eduardo Pimentel de Oliveira**.

Diretor do Serviço de Auditoria da Marinha, dia 8 de abril de 1997, o Contra-Almirante (IM) **Paulo Mário Beserra de Araujo**.

Comandante da Segunda Divisão da Esquadra, dia 11 de abril de 1997, o Contra-Almirante **Oscar de Souza Spinola Neto**.

Subchefe de Assuntos Tecnológicos do Estado-Maior das Forças Armadas, dia 11 de abril de 1997, o Contra-Almirante (EN) **Roberto da Silva Legey**.

Comandante da Tropa de Reforço, dia 11 de abril de 1997, o Contra-Almirante (FN) **Paulo Frederico Soriano Dobbins**.

Subchefe de Planejamento e Avaliação do Estado-Maior da Armada, dia 11 de abril de 1997, o Contra-Almirante **Délcio Machado de Lima**.

Comandante da Divisão Anfíbia, dia 15 de abril de 1997, o Contra-Almirante (FN) **Moacyr Monteiro Baptista**.

Comandante de Operações Navais e Diretor-Geral de Navegação, dia 15 de abril de 1997, o Almirante-de-Esquadra **Sérgio Gitirana Florêncio Chagasteles**.

Diretor de Aeronáutica da Marinha:

Contra-Almirante **Jorge de Carvalho Lopes**, dia 15 de abril.

Diretor-Geral do Material da Marinha, dia 16 de abril de 1997, o Almirante-de-Es-

quadra **Arlindo Vianna Filho**.

Secretário-Geral da Marinha, dia 17 de abril de 1997, o Almirante-de-Esquadra **Carlos Edmundo de Lacerda Freire**.

PROMOÇÕES DE ALMIRANTES

Foram promovidos, por decretos presidenciais de 27 de março de 1997, contando antiguidade a partir de 31 de março de 1997, os seguintes oficiais:

No Corpo da Armada: ao posto de Almirante-de-Esquadra, os Vice-Almirantes: **Carlos Edmundo de Lacerda Freire**; **Arlindo Vianna Filho** e ao posto de Vice-Almirante, os Contra-Almirantes: **José Alfredo Lourenço dos Santos** e **Ricardo Antonio da Veiga Cabral**; ao posto de Contra-Almirante, os Capitães-de-Mar-e-Guerra: **Carlos Afonso Pierantoni Gamboa**, **Wilson Jorge Montalvão**, **Carlos Augusto Vasconcelos**

Saraiva Ribeiro, **José Eduardo Pimentel de Oliveira**, **Murillo de Moraes Rêgo Correa Barbosa**, **Sérgio Loesch Soares** e **Délcio Machado de Lima**.

No Corpo de Fuzileiros Navais: ao posto de Vice-Almirante (FN), o Contra-Almirante (FN) **Carlos Augusto Costa**; ao posto de Contra-Almirante (FN), o Capitão-de-Mar-e-Guerra (FN) **Paulo Frederico Soriano Dobbin**.

No Corpo de Intendentes: ao posto de Contra-Almirante (IM), o Capitão-de-Mar-e-Guerra (IM) **Flávio Lucio Cortez de Barros**.

QUESTÕES IMPORTANTES REFERENTES AO MAR

Os assuntos relativos ao mar envolvem questionamentos diferenciados e que merecem a tentativa de conjugar a visão acadêmico-diplomática aos estudos e projetos que vêm sendo realizados pela Marinha do Brasil.

Com esse objetivo foi programado um curso de difusão cultural ao público interessado nessas questões, destacando alguns temas de maior relevância, em face da vigência internacional e a incorporação ao direito interno brasileiro da Convenção da ONU sobre o novo Direito do Mar (Montego Bay, 1982).

Realizado nos dias 9, 11, 16 e 23 de abril, com auditório do CIESP lotado, evidenciou-se o interesse que os assuntos do mar despertam em nossa comunidade.

O curso apresentou os seguintes tópicos:

- O Novo Direito do Mar;

- O Ambiente Marinho e as Consequências da Poluição;

- Segurança e Estratégia;

- Direito do Mar, Ciência e Tecnologia; e

- Especificidades Brasileiras.

Apresentados nas seguintes conferências pelos oradores indicados e compilados em um livro:

ONOVO DIREITO DO MAR

A Experiência da Conferência da ONU e a Convenção sobre o Direito do Mar (p.11)

- Prof. Dr. Vicente Marotta Rangel - USP

- Presidente do Instituto de Direito Internacional e Relações Internacionais da Faculdade de Direito da USP;

O novo Direito do Mar (p. 19)

- Conselheiro **Luiz Alberto Figueiredo Machado** - Itamarati - Chefe da Divisão do Mar, da Antártica e do Espaço, do Ministério das Relações Exteriores;

Negociações Contemporâneas sobre os Problemas do Mar

– Contra-Almirante Júlio Soares de Moura Neto – Secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar;

O AMBIENTE MARINHO E AS CONSEQÜÊNCIAS DA POLUIÇÃO

O ambiente marinho e as conseqüências da poluição (p. 45)

– Vice-Almirante Ibsen de Gusmão Câmara – Presidente da Sociedade Brasileira de Proteção Ambiental;

Meio Ambiente Marinho e a Poluição (p. 51)

– Diplomata Secretária Elizabeth Sophie Balsa – Itamarati – Chefe-Adjunta da Divisão do Mar, da Antártica e do Espaço do Ministério das Relações Exteriores;

SEGURANÇA E ESTRATÉGIA

Segurança e Estratégia na perspectiva da globalização (p. 75)

– Profª Dra. Georgette Nacarato Nazzo – da Faculdade de Direito – USP e 2ª Diretora Cultural da SOAMAR-SP – Capital e Coordenadora Geral do presente curso;

A Concepção da Marinha (p. 85)

– Almirante-de-Esquadra José Maria do Amaral Oliveira;

O Caso no MERCOSUL (p. 95)

– Vice-Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal;

DIREITO DO MAR, CIÊNCIA E TECNOLOGIA

Direito do Mar, Ciências do Mar e os Recursos Vivos do Mar (p. 99)

– Vice-Almirante Fernando Mendonça da Costa Freitas – Presidente da Fundação Estudos do Mar;

Ciência e Tecnologia na Marinha do Brasil (p. 109)

– Vice-Almirante Mario Jorge Ferreira Braga – Secretário Executivo do Conselho de Ciência e Tecnologia da Marinha;

ESPECIFICAÇÕES BRASILEIRAS

Os Recursos Naturais do Brasil (p. 123)

– Almirante Roberto Gama e Silva;

O Poder Marítimo como Projeção do Poder Nacional (p. 135)

– Almirante Hernani Goulart Fortuna.

Os textos das conferências estão reunidos em uma publicação – *Questões Importantes Referentes ao Mar* – da Sociedade Amigos da Marinha – SOAMAR-SP – Capital – e que poderá ser encontrada na Biblioteca do Serviço de Documentação da Marinha, Ilha das Cobras, s/nº, Rio de Janeiro, RJ.

CATÁLOGO DE NAVEGAÇÃO MUNDIAL 1996-1997

As publicações *Fairplay* publicaram o Catálogo de Navegação Mundial de 1996-1997.

É considerado o livro de referência para a indústria da navegação; ele tem mais de 27.000 entradas, 10% a mais do que a edição do ano passado.

Este ano, pela primeira vez, o catálogo foi impresso com capa dura. O livro tem 1130 páginas e para facilitar o seu manuseio provê liguetas para as diferentes seções. O

catálogo agora contém números de telefone, fax e *E-Mail*, assim como números diretos de BIMCOM.

O volume fornece informações sobre 5.100 operadores e proprietários de navios, com detalhes de 32.000 navios, incluindo o tipo, o ano de construção, a tonelagem bruta e a líquida. Além disto, inclui informações sobre as frotas, estaleiros de construção e reparo, fornecedores de equipamentos ma-

rítimos, construtores de máquinas, projetistas, companhias de salvamento e reboque, companhias financeiras, seguradoras, associações de proteção em indenizações, advogados marítimos, sociedades classificadoras, autoridades portuárias, corretores de

navios, organizações marítimas, consultores e supervisores, escolas marítimas, índices resumidos com nomes de navios, companhia e pessoal. (Da Nota para imprensa de *Rhodes Communications Inc.* de 5 de julho de 1996)

DISTRIBUÍDA NOVA EDIÇÃO DA MEMÓRIA ESCOTEIRA

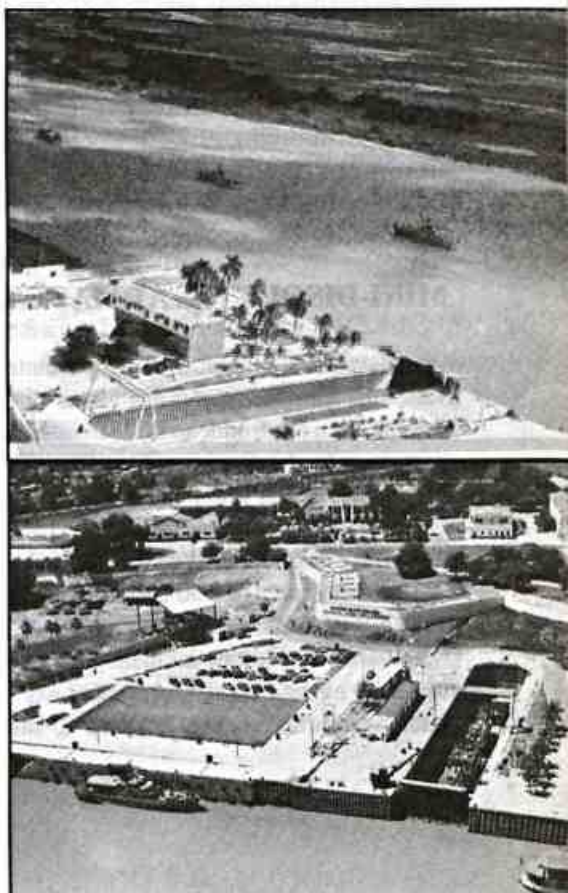
O Centro Cultural do Movimento Escoteiro (CCME), entidade sediada no 1º Distrito Naval, no Rio de Janeiro, distribuiu o número 17/18 de julho/outubro de 1996 do informativo *Memória Escoteira*. Nesse número, a matéria de capa reporta-se ao 73º aniversário da União dos Escoteiros do Brasil, comemorado durante o 2º Congresso Escoteiro Nacional, realizado na cidade de Canela, no Estado do Rio Grande do Sul.

As outras matérias veiculadas pela *Memória Escoteira* são:

- Editorial: "O Escotismo Brasileiro voltado para 'uma visão mais ampla'" (pág. 2);
- Palestra proferida pelo Capitão-de-Mar-e-Guerra (Refº) Carlos Borba, Diretor-Presidente da CCME, sobre a fundação da União dos Escoteiros do Brasil (encarte);
- História do Escotismo Brasileiro (pág. 3);
- Nota da Diretoria (pág. 4); e
- Painel com motivos escoteiros em capa de lista telefônica de São Luiz do Maranhão.

INAUGURAÇÃO DE OBRAS CIVIS EM LADÁRIO

No mês de dezembro último, foram concluídas as obras de modernização das instalações de apoio aos meios flutuantes que guarnecem a área do 6º Distrito Naval, compreendendo: ampliação do cais existente na extensão de 92,00m, com facilidades de água, energia elétrica, telefone e rede de incêndio; recuperação de 133,00m da carreira, com substituição das fundações e estrutura em madeira por concreto armado, resultando em aumento de capacidade de carga de 50 para 200 toneladas; construção de novo carro de encalhe, em estrutura de aço sobre rodas com novo sistema de tração; contenção da encosta ao longo da carreira; construção de galpão, em estrutura metálica, para reparos em navios encalhados; instalação de pórtico móvel com capacidade de 16 toneladas, para movimentação de carga ao longo do dique e de um



guindaste fixo na extremidade do cais para içamento de embarcações de desembarque.

Anteriormente, já tinha sido ativado o novo prédio do Comando da Flotilha de Mato Grosso.

INAUGURAÇÃO DE REFETÓRIO MODELAR DE CABOS E MARINHEIROS DO 1º DISTRITO NAVAL

No dia 24 de março de 1997, como parte do Projeto Global de Modernização das instalações da Divisão de Restaurante, foi inaugurado o primeiro Refeitório Modelar, estilo *Fast-Food*, para cabos e marinheiros.

As obras foram executadas sob o gerenciamento e fiscalização da Diretoria de Obras Civis da Marinha, contanto, também, com o apoio de pessoal técnico do Comando do 6º Distrito Naval. (Nomar 27/3/97 p. 8)

O Comando do 1º Distrito Naval informou que os demais ciclos serão remanejados gradativamente, à medida em que os demais refeitórios forem prontificados. (Bono de 19/3/97)

POSIÇÃO DO NÁUFRAGO EM GPS E GDPS

Homem ao Mar: três das mais assustadoras palavras que se podem ouvir num navio no mar.

A tecnologia vem auxiliar o salvamento na forma de um equipamento GPS da Leica, com características tais, que facilita a procura do náufrago.

A novidade é uma interface com o Allert (rádio transmissor automático de emergência para salvamento).

O Sistema Alert consiste em um pequeno rádio transmissor ativado pela água, pode

ser preso à roupa ou ao colete salva-vidas. Automaticamente, transmite um sinal em UHF para um receptor de bordo. Quando ligado a um navegador Leica GPS, o receptor Alert automaticamente arma a função homem ao mar da unidade, assim como, toca o alarme. Instantaneamente, o navegador Leica GPS armazena a posição e dá rumos e distância do náufrago e graficamente mostra a posição relativa do náufrago, em uma tela de um plotador (Da Nota para a Imprensa da Leica de 27 de março de 1996).

MINI-DISQUETES ARMAZENAM 150 CARTAS DE NAVEGAÇÃO

A Navionics anunciou um importante avanço na miniaturização das cartas eletrônicas, com a introdução no mercado da nova geração de disquetes Nav-Chart™, do tamanho de um selo postal.

Este delgado cartão mede 27,0 x 31,2 x 4,8mm, e, a despeito de seu tamanho reduzido, contém cerca de 150 cartas de navegação e de entrada de portos.

As cartas Navionics incluem todos os auxílios à navegação e informações existentes nas cartas oficiais normais e, são

acrescidas de informações obtidas de técnicos locais, como pescadores, mergulhadores e navegantes amadores.

Elas podem ser projetadas em 16 diferentes escalas, correspondendo às escalas de alcance dos radares.

Da mesma maneira que todas as cartas eletrônicas produzidas pela Navionics, a nova Nav-Chart™ utiliza cartas-vetores, baseadas no imenso arquivo da companhia e que consiste, hoje, em mais de 10.000 cartas oficiais. O preço inicia em US\$ 99,00.

CONCLUÍDA A COMISSÃO LEPLAC XII

O Navio Oceanográfico *Almirante Câmara* regressou ao Rio de Janeiro, no dia 22 de novembro de 1996, após concluir a Comissão Leplac XII (Levantamento da Plataforma Continental Brasileira). Esta foi a última comissão de levantamento da Plataforma Continental Brasileira – fase de aquisição de dados – iniciada em 1987.

Estas comissões fazem parte das determinações da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, que entrou em vigor em novembro de 1994, para que os Estados costeiros estabeleçam os limites exteriores de suas respectivas plataformas continentais, sobre as quais exercerão os direitos soberanos de exploração e aproveitamento dos recursos naturais dos fundos marinhos correspondentes.

Apesar de ter sido determinada em 1994, já em 1987 o Brasil iniciava o seu levantamento, que consumiu cerca de dez anos ininterruptos de trabalho de campo, em toda a extensão da margem continental brasileira. Os navios da Diretoria de Hidrografia e Navegação, ao longo de aproximada-



mente 135.000 quilômetros de perfis, coletaram dados sísmicos, gravimétricos, magnetométricos e batimétricos de fundamental importância, na determinação dos limites exteriores da plataforma continental brasileira.

Assim, como a Convenção da ONU sobre Direitos do Mar estabelecia dez anos, a contar de novembro de 1994, para que fosse efetuado este levantamento, o Brasil deve encerrar totalmente seus trabalhos gastando menos da metade do tempo estabelecido. A próxima fase é a elaboração dos documentos cartográficos finais, que deverão ser depositados juntos à Secretaria-Geral da ONU para que esteja definitivamente demarcada, perante o Direito Marítimo Internacional, a plataforma continental brasileira. (*Bono*, 22 de novembro de 1996)

A BÓIA INTELIGENTE

A Inmarsat em cooperação com a Linkcom e a Japan Radio Company, desenvolveu um tipo de bóia inteligente que pode receber dos diversos sistemas do navio, informações sobre posição, rumo, velocidade, excesso de água nos porões, condições das escotilhas de proa e popa e esforços no casco, armazenando-os por mais de 24 horas e, podendo também ser programada para enviar tais dados, a intervalos regulares, aos satélites do sistema Inmarsat. Ela permanece a bordo em uma pequena plataforma externa pronta

para ser lançada n'água.

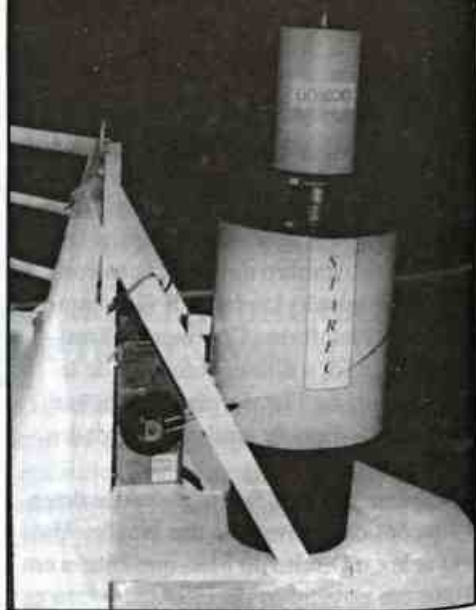
Além de permitir aos armadores o monitoramento com maior segurança das operações dos seus navios, em caso de algum acidente, a bóia, automaticamente, ao flutuar, enviará ao sistema de satélites um sinal de perigo; do satélite o sinal será transmitido a uma autoridade em terra que então, comandará a bóia para que esta transmita todos os dados existentes em sua memória, fornecendo portanto informações sobre o que pode ter acontecido com o navio, sem necessidade do recolhi-

mento físico da bóia, ganhando-se tempo e recursos.

Andy Fuller, Gerente da Seção de Informações de Navios, disse: "A habilidade de enviar dados automaticamente do navio para terra, a qualquer tempo, de qualquer parte do mundo e sob quaisquer condições, significa que o monitoramento da integridade do navio, atingiu sua maioridade".

Podemos ver que a intenção do fabricante é criar uma bóia emissora que faça nos navios, o mesmo papel da "caixa preta" dos aviões.

A bóia inteligente fará parte do sistema Starec (*Status Recording*) da Inmarsat que tem hoje 75 países inscritos como membros.



NOVOS CONTRATOS PARA A BOLSA DE ÓLEO UNITOR¹

Os recentes acontecimentos no terminal de Milford Haven, Reino Unido, mostraram a necessidade de medidas corretas contra a poluição de óleo. A empresa Unitor, da Noruega, oferece uma gama de medidas antipoluição, inclusive sua bolsa de óleo, que é única. Vários países, dentre eles Egito e Jordânia, colocaram encomenda. A firma japonesa Narubeni Corp também encomendou em nome do governo japonês, três UOB (bolsas de óleo Unitor) de 100m³ e dois de 25m³.

No momento estão prestando serviço as UOB na Noruega, Malásia, Singapura, Taiwan, Suécia, Canadá, Estados Unidos, Egito e Jordânia.

A UOB é um contêiner de armazenamento temporário compacto, rebocável e flexível disponível em vários tamanhos de 10m³ a 1.000m³ e feito de um material durável. Esse material tem altas propriedades mecânicas dando proteção contra a água do mar, óleo, raios ultravioleta, etc. (De Nota para a Imprensa da Unitor, de 1º de março de 1996)

O CASO DO VAZAMENTO ATÔMICO DE ARAMAR

Tendo em vista a divulgação de notícias, particularmente pelo *Jornal do Brasil*, sobre eventos ocorridos no Centro Experimental de Aramar, o Serviço de Relações Públicas da Marinha, encaminhou nota à imprensa, prestando os seguintes esclarecimentos à opinião pública:

1 - A Marinha adota a "Escala Internacional de Eventos Nucleares", da Agência

Internacional de Energia Atômica, aprovada pela Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN), para classificar as ocorrências havidas em suas instalações nucleares.

De acordo com tal escala, os eventos podem classificar-se, com gradações diversas, como incidentes ou acidentes, associados a uma escala de valores de um a sete.

Abaixo da escala, há o nível Zero, deno-

1. N.R.: Ver também *RMB*, 1º trimestre de 1995, p. 290, com foto.

minado **desvio** e classificado textualmente como "nenhuma importância com relação à segurança". Abrange as anomalias resultantes de falhas de equipamentos, erro humano ou procedimento inadequado, nas quais não são excedidos os limites e condições operacionais e que são convenientemente gerenciados por meio de procedimentos adequados.

Todos os eventos ocorridos em Aramar, ao longo do tempo, e relatados nas últimas edições do *Jornal do Brasil* estão classificados na categoria de **desvios** e não constituíram risco ou falha de segurança. São de tal maneira limitados que, sequer, necessitam comunicação imediata à CNEN. Situam-se "abaixo da escala" e, conforme consta nos próprios documentos publicados, os valores de radiação estiveram sempre muito abaixo do nível considerado normal;

2 - Em nenhuma das ocorrências foi acionado o Plano de Emergência porque, em todos os casos, a anomalia foi imediatamente controlada. A propósito, a classificação de **Alerta** é a primeira - a de mais baixo nível - no Plano de Emergência;

3 - Os documentos internos da Marinha, estampados no jornal, não constituem nenhum "dossiê secreto". São meros relatórios de serviço, nos quais se registram quaisquer eventos não previstos na operação rotineira do sistema. Contém fatos e dados, cuja análise e discussão conduzem a aperfeiçoamentos dos procedimentos operacionais e dos projetos dos equipamentos, possibilitando aprimorar a segurança das instalações. Fazem parte do Sistema de Garantia de Qualidade adotado pela Marinha. Como norma, são classificados como confidenciais.

4 - A repórter que assina a matéria, de posse desses documentos, relata apenas a parte que lhe interessa, muitas vezes confundindo cenários e anomalias, como no

caso dos tênis usados pelos operadores. Apesar de explícito, em outra parte do relatório, que são de uso específico e fazem parte da indumentária, toda ela monitorada quanto aos níveis de radioatividade, foram apresentados como calçados de uso comum e caracterizados como precariedade da segurança. Da mesma forma, uma falha no sistema de fonoclima, ocorrida em exercício, foi considerada como parte de outro evento real.

A bem da verdade, o tom sensacionalista do texto e o dogmatismo com que foi assumida como fato a declaração de um alemão, em vias de ser extraditado, de que teria vendido centrífugas à Marinha, colocam sob forte suspeição a isenção da repórter. A matéria, aliás, parece destinar-se a melhorar a vendagem de livro que lançou recentemente. Curiosamente, escreveu o que supõe ser a história do projeto nuclear da Marinha, sem nunca nos ter procurado, tentando uma entrevista com o Ministro ou visita a Aramar. Ao que tudo indica, nunca teve dúvidas a dirimir ou informações a obter. A redação parece partir de certezas obtidas na leitura de jornais, como quando atribui ao Ministro a declaração de que seria "uma bobagem construir o submarino nuclear". Teria bastado um telefonema - que nunca houve - para esclarecer. Trata-se, portanto, de método um tanto curioso de apuração dos fatos. Em lugar de esclarecer, opta por manter o suspense e o clima conspiratório, próprio dos livros de ficção. No fundo é um desrespeito à inteligência do leitor.

Pelo menos no que respeita à Marinha, o livro não revela segredos. Limita-se a ser obscuro.

5 - Quanto ao funcionário que teve convulsões no refeitório, como citado em jornal e mencionado por político em entrevista na televisão, exames médicos comprovam a existência de tumor cerebral de ori-

gem específica e não relacionada à radioatividade. Por respeito à privacidade do indivíduo, detalhes são, aqui, omitidos;

6 – O Serviço de Inteligência (contra informações) existente em Aramar – como em qualquer instituição do gênero –, destina-se a evitar a espionagem industrial e vazamentos de segredos tecnológicos.

Com referência às declarações fantásticas, publicadas a respeito no *Jornal do Brasil* de hoje, a Marinha exime-se de comentá-

las, por ridículas;

7 – A alegação de que o desenvolvimento tecnológico nuclear não é produto da inventiva de brasileiros é, no mínimo, desmerecer e desrespeitar centenas de doutores, mestres e técnicos graduados nossos, em favor de declarações de um aventureiro internacional. Infelizmente, há gente assim, que nos crê *tupiniquins* desprovidos de criatividade e inteligência. É lamentável. (*Bono*, de 2 de janeiro de 1997)

PRIMEIRO SIMPÓSIO SOBRE ENGENHARIA OCEÂNICA

Foram realizados na semana de 12 a 16 de maio de 1997, nas dependências do Hotel A Ressurgência, do Instituto de Estudos do Mar Almirante Paulo Moreira (IEAPM), em Arraial do Cabo, RJ, o 1º Simpósio Sobre Engenharia Oceânica e o 2º Seminário sobre Ondas e Marés. O propósito desses eventos foi o de reunir e promover o intercâmbio de informações entre técnicos, especialistas e representantes dos diversos setores da Marinha que, de alguma forma, exercem atividades relacionadas ao estudo do ambiente marinho e sua aplicação em engenharia oceânica (costeira, naval, submarina).

Nesses simpósios, além de estreitar o relacionamento entre os especialistas bra-

sileiros, foram revistos os trabalhos que estão sendo desenvolvidos na Marinha e no País, especificamente aqueles relacionados às novas técnicas de observação, arquivamento, análise e disseminação de dados da superfície do mar, às interações oceano-atmosfera, à modelagem numérica dos escoamentos marinhos, à previsão de ondas, marés e correntes, e à morfodinâmica de praias e sedimentos. Também foram apresentados estudos de casos de engenharia oceânica.

Esses eventos fizeram parte do Programa de Atividades do IEAPM para 1997 e contou com o patrocínio da Secretaria Executiva do Conselho de Ciência e Tecnologia da Marinha.

DPC MELHORA AS COMUNICAÇÕES ENTRE AS ORGANIZAÇÕES DO SISTEMA DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO

A Diretoria de Portos e Costas (DPC), em conjunto com a Diretoria de Telecomunicações da Marinha, implantou, em fins de 1996, um sistema de comunicações de dados mais eficiente, para efetuar a troca de informações entre a DPC, os comandos dos distritos navais, os comandos navais, as capitânicas dos portos, suas delegacias e agências. Tal iniciativa deve-se à necessidade da Marinha em

acompanhar a evolução tecnológica e o dinamismo da Marinha Mercante brasileira.

A interligação das redes metropolitanas possibilita, também, o acesso das organizações militares aos distritos navais e comandos navais aos quais se subordinam e destes ao *backbone* do 1º Distrito Naval, tornando mais fácil o acesso aos sistemas corporativos da Marinha.

Desde julho do ano passado (1996), as capitâneas dos portos, delegacias e os Centros de Instrução Almirante Graça Aranha e Almirante Braz Aguiar estão acessando, para consulta e atualização, os cadastros

nacionais de embarcações e de profissionais de Marinha Mercante existentes na DPC. Para tal, tem sido utilizada a Rede Nacional de Pacotes (Renpac), serviço público da Embratel. (Do Boletim da DPC)

PRIMEIRO SISTEMA PORTÁTIL DE COMUNICAÇÕES POR SATÉLITE

A Comsat desenvolveu o Planet 1, um terminal de satélite do tamanho de um livro de notas, construído pela NEC, que possibilita o serviço de comunicações digitais via satélite, da Inmarsat-3. Está no mercado desde meados de 1996, sendo o seu preço de US\$ 2.995 e US\$ 3,00 por minuto de utilização.

O Planet 1 permite que indivíduos, vivendo ou viajando em áreas remotas, possam se comunicar com qualquer pessoa, em qualquer lugar do mundo, num terminal portátil, econômico e fácil de usar.

O Planet 1 integra diferentes níveis e empregos de serviço incluindo voz, *paging*, mensagens curtas, chamadas, ligação Internet e cartões de assinantes de módulo de identidade (SIM), e melhoram a segurança e aumentam a flexibilidade para o sistema Planet 1. Provê também o faturamento consolidado para ambos os serviços celular e satélite e a possibilidade de escolher predeterminadas autorizações de emprego.

Companhias terão possibilidade de criar *pools* de terminal Planet 1, nos quais pessoas, dispondo de cartão SIM para controle, podem compartilhar de terminais.

Eles proverão voz digital, dados e serviço de fax numa base mundial, usando a tecnologia de feixe dos satélites Inmarsat-3. Os satélites são projetados para ligar sinais bi-direcionais entre estações terrestres estrategicamente localizadas, um sistema de telefone de um país e um grande número de terminais móveis... Os feixes direcionados são "mais quentes" do que a cobertura tradicional e permitem terminais menores e uma taxa acessível.

Perfil do usuário esperado:

– viajante de negócios internacional que viaja por países em desenvolvimento onde as comunicações são deficientes;

– nacional que vive dentro da cobertura celular, mas viaja para fora das áreas de cobertura;

– usuário de extensão celular que vive ou trabalha fora das áreas de cobertura e precisa se comunicar.

No ano 2.000, Comsat planeja introduzir uma versão ainda mais portátil do que o Planet 1 que vai incorporar um sistema de comunicações pessoal por satélite numa unidade de bolso. (De Nota para a Imprensa da Comsat de 23 de janeiro de 1996)

MAIS INFORMAÇÕES PARA RECEPTORES DE BOLSO

Um novo sistema que permite informação do mercado e notícias para serem recebidas por receptores de bolso, via satélite em qualquer lugar do mundo – via Inmarsat – foi anunciado em 3 de dezembro de 1996.

O sistema usa a constelação de satélites de comunicações móvel Inmarsat, que atualmente proporciona os serviços de telefonia móvel e fax para todo o mundo. Conhecido como Inmarsat-D, seus recep-

tores pesam menos de 300g – os menores receptores de satélite disponíveis. Pode armazenar grande número de mensagens de até 128 caracteres. Podem trabalhar independentemente ou associados a um computador portátil.

O transmissor de informações financeiras mundiais IFX é o pioneiro em serviço de transmissões, através de operador da primeira estação terrestre Inmarsat-D, estação 12 da Holanda. As estações terrestres proporcionam uma conexão entre as redes terrestres de *paging* e o sistema In-

marsat IFX irradiará noticiário regular em matéria de câmbio e outros boletins de notícias sobre negócios.

Usando o Inmarsat-D os bancos centrais podem, regularmente, atualizar os seus escritórios nas questões de taxas de câmbio; companhias de cartões de crédito podem transmitir os números dos cartões roubados aos varejistas; notícias, boletins meteorológicos e dados sobre o mercado podem ser enviados aos assinantes em seus escritórios ou em movimento. (De nota para a Imprensa da Inmarsat de 3 de dezembro de 1996)

O SUCESSO DO LANÇAMENTO DO PRIMEIRO SATÉLITE INMARSAT-3

A 3 de abril de 1996, foi lançado do Cabo Canaveral o primeiro satélite Inmarsat-3, através de um veículo lançador Atlas IIa da Lockheed Martin.

Esse satélite entrou em serviço como previsto no dia 11 de maio, às 20:00 HMG.

Ele servirá à região do Oceano Índico na longitude de 064°E. É oito vezes mais potente que o seu predecessor, o satélite Inmarsat F 2, o qual agora passa a funcionar como sobressalente para essa região, relocado para a longitude 065°E.

O centro de operações da rede Inmarsat, em Londres, dirigiu as antenas de cada uma das 23 estações terrestres na região do

Índico, que se estendem desde a costa ocidental da África até o centro da Austrália, em direção ao novo satélite. As estações terrestres de Perth, Austrália, Eik, Noruega, Yamaguchi, Japão, Anatólia, Turquia; Aussaguel, França e Termópilas, Grécia, conduziram o esforço de transição. Cada estação terrestre é o ponto de contato entre o satélite e a rede de comunicações terrestre.

No futuro, o Inmarsat-3 possibilitará o emprego de *paggers*, minifones do tamanho de um *laptop* A4, em novo serviço móvel usando equipamentos de aviação mais leves e mais baratos. (Da Nota para Imprensa da Comsat de 4/4/1996)

O 3º SATÉLITE É LANÇADO COM SUCESSO

O terceiro satélite da série Inmarsat-3, o veículo espacial de comunicações móvel comercial mais avançado do mundo, foi lançado com sucesso por um foguete *Atlas IIA* do cabo Canaveral, às 01h57min HMG, no dia 18 de dezembro de 1996.

Este satélite estenderá a cerca de 95% do globo terrestre o benefício do novo serviço telefônico portátil leve, por satélite e aumentará a capacidade para outros siste-

mas de comunicação: comerciais marítimo, aeronáutico e móvel terrestre.

Sua posição final ficará a 178° de longitude leste e tomará o lugar do satélite da geração passada sobre o Pacífico, que será o seu sobressalente.

O engenho espacial foi lançado numa órbita elíptica de transferência, com perigeo a 1.000 km da terra e o apogeo a 36.000 km. O satélite sofreu um giro sobre

seu eixo longitudinal de 50 rpm e foi precisamente posicionado, em preparação para uma série de manobras que o colocará numa órbita geossíncrona, na posição de testes na longitude de 157° E. Os testes dos subsistemas começaram em 21 de dezembro de 1996, terminando em 4 de janeiro de 1997.

Uma vez terminados esses testes, o satélite foi levado para a sua posição final, na longitude de 178° E, e ficou pronto para o serviço em 25 de janeiro de 1997.

MARISAT EM USO APÓS 20 ANOS

O sistema Marisat de satélites, que foi o pioneiro, já está com 20 anos de idade e ainda está funcionando.

Em 1976, o sistema americano Marisat possibilitou comunicações confiáveis por todo o mundo à navegação comercial.

Os satélites Marisat tornaram-se a pedra fundamental do sistema internacional Inmarsat, por meio do qual as comunicações móveis por satélite fizeram a ligação do passadiço dos navios com a terra e o ar.

O terminal usado para comunicações via Marisat pesava 159 kg para o console e 226 para o radome. O último telefone

O satélite Inmarsat 3F1, lançado do Cabo Canaveral, já está em serviço sobre o Oceano Índico desde 11 de maio de 1996. O Inmarsat 3-F2 entrou em serviço sobre o Atlântico desde 13 de outubro de 1996, tendo sido lançado de Baikonor, no Kazaquistão, por um foguete *Proton*.

Os dois últimos estão programados para serem lançados neste ano em foguetes *Ariane IV* de Kuru, na Guiana Francesa. (De notas para a imprensa da Inmarsat, de 18 de dezembro de 1996).

Inmarsat pesava apenas 2 kg, menor que um computador *laptop*, inclusive baterias e antena. Outros receptores de satélite Inmarsat pesam poucas onças e cabem no bolso.

Originalmente, projetados para durar cinco anos, os satélites Marisat continuam em funcionamento, 15 anos além do seu prazo de projeto. O seu 20º aniversário coincide com o lançamento da terceira geração dos satélites Inmarsat-3, cada um com a capacidade 100 vezes maior que os originais Marisat. (Da Nota para a Imprensa da Inmarsat, de 6 de dezembro de 1996)

CAPITANIA DOS PORTOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO INAUGURA HOME PAGE NA INTERNET

Com a inauguração da *home page* da Capitania dos Portos do Estado do Rio de Janeiro no servidor World Wide Web (WWW) da Marinha do Brasil, estão disponíveis na Internet, entre outras, informações sobre a Organização Militar, orientações para

a regularização de embarcações, instruções para a obtenção de carteiras de habilitação de amadores e campanhas de esclarecimentos para proprietários de embarcações de esporte e/ou recreio. O endereço na Internet é: <http://www.mar.br/~cprj/cprj.htm>.

XXXVII SEMANA DO MAR DO CISM

A Marinha fez-se representar nos Campeonatos Mundiais de Pentatlo Naval e o de Vela, realizado, na cidade de Karachi,

capital do Paquistão, de 08 a 14 de março de 1997.

A equipe de Pentatlo Naval logrou con-

quistar um honroso vice-campeonato entre 13 países participantes, com vários de seus militares-atletas destacando-se indi-

vidualmente nas cinco provas. A equipe de Vela colocou-se em décimo lugar. (*Bono* de 19/3/97)

MARINHA RUSSA CRUZA O MEDITERRÂNEO COMEMORANDO O SEU 300^º ANIVERSÁRIO

As legendas das significativas fotografias, apresentadas na revista norte-americana *Proceedings*, nos informam que dois aviões *SU 27K* estão posicionados ao pé da rampa de 12 graus no Navio-Aeródromo *Kuznetsov* prontos para decolarem e um *F-14* aterrissa a bordo do Navio-Aeródromo *América* (CV-66), enquanto o Contratorpe-

deiro russo *Besstrashnyy* (434) navega pelo seu través de bombordo.

O Almirante Igor V. Kasatonor, 1^º Subcomandante da Marinha russa e o Vice-Almirante Donald L. Pilling, Comandante da 6^a Esquadra e seus respectivos estados-maiores trocaram visitas durante a operação. (*Proceedings*, nº 3/96, pág. 124)

ALTERAÇÃO DAS MISSÕES DO 1^º, 2^º, 7^º e 8^º DISTRITOS NAVAIS

O Presidente da República assinou, no dia 20 de fevereiro de 1997, o Decreto nº 2.153, alterando a Estrutura Organizacional da Marinha. Com base neste decreto, o Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra Mauro César Rodrigues Pereira, em virtude do intenso relacionamento da Marinha com a indústria, universidades e instituições de pesquisas no Estado de São Paulo e da conveniência de colocar-se sob controle único os trechos navegáveis das hidrovias Tietê-Paraná, São Francisco, Araguaia e Tocantins, promoveu as seguintes alterações administrativas durante o mês de março de 1997:

(a) transformação da Comissão Naval em São Paulo em Comando do 8^º Distrito Naval;

(b) alteração da denominação do Comando Naval de Brasília para Comando do 7^º Distrito Naval; e

(c) ajustes nas áreas de jurisdição dos Comandos de Distritos Navais, a saber:

– Comando do 1^º Distrito Naval: Estados do Espírito Santo, Rio de Janeiro e porção Sudoeste do Estado de Minas Gerais;

– Comando do 2^º Distrito Naval: Estados da Bahia, Sergipe e porção Norte do Estado de Minas Gerais, abrangendo a hidrovia do São Francisco à montante da Hidrelétrica de Paulo Afonso;

– Comando do 7^º Distrito Naval: Estados de Goiás, Tocantins e Distrito Federal, abrangendo as hidrovias do Araguaia e do Tocantins até a foz do Rio Araguaia; e

– Comando do 8^º Distrito Naval: Estado de São Paulo, parcela do Triângulo Mineiro e porção Sul do Estado de Minas Gerais, abrangendo as hidrovias do Paranaíba, Paranapanema e Paraná até a foz do Rio Paranapanema. (*Bono* de 25 de fevereiro de 1997)

O NOVO NAVIO DE DESEMBARQUE INGLÊS

A Marinha britânica não dispunha de nenhum navio para operações anfíbias com capacidade de assalto vertical, desde a baixa do *Bulwark* e do *Hermes*.

A Vickers propõe-se a construir o navio, mas de uma forma peculiar. O estaleiro Kvaerner iria construir o navio e a Vickers encarregar-se-ia da parte militar. O outro

concorrente – Swan Hunter Shipbuilding – tendo perdido a concorrência fechou as suas portas.

A construção do casco, máquinas e as acomodações seguiram as regras da classificação comercial o que barateou muito o custo do navio.

O que a Marinha queria era um navio cujo papel principal seria o embarque de um esquadrão de helicópteros, com sua cobertura aérea e acomodações para um comando de fuzileiros navais com o efetivo de 803 homens, com seus veículos, munição e equipamentos, com alternativas para transporte de superfície em apoio de um grupamento anfíbio.

A plataforma projetada pela Vickers tem o casco de um navio da classe do Navio-Aeródromo *Invincible*,¹ com superestrutura modificada para atender aos requisitos de um LPH (navio de desembarque porta-helicópteros).

Características principais: comprimento 203m; boca 32,6m; calado 6,5m e deslocamento 20.000 toneladas.

O navio possui aletas estabilizadoras e propulsão transversal a vante. Dois hélices convencionais e motores diesel na propulsão e motores elétricos para operações à baixa velocidade. A tripulação é de 250 homens, afora os 803 fuzileiros navais.

Ainda este ano a plataforma deverá seguir para Barrow, a fim de que a Vickers complete a parte militar do navio.

O grupo aéreo é composto de 12 *Sea King* NC 4 e seis *Sea Linx* de ataque.

O movimento por superfície é feito por quatro LCVP de uma nova classe – MK 5 –

projetadas e construídas pela Vosper. Cada embarcação pode levar 35 homens e duas toneladas de equipamento à velocidade de 16 nós, gerada por dois motores diesel, Volvo Penta a jato d'água.

O armamento ainda não está decidido mas, ao que se diz, terá três canhões Oerlikon duplos de 30mm automáticos de duplo emprego e três canhões de 20mm *Phalanx* MK 15, Gatling, CIWS.

O navio possui instalações para o sistema de comando, de informações operativas, sensores e equipamentos de navegação.

Um ligeiro engano

O navio sofreu um acidente lamentável quando foi lançado da carreira do estaleiro Kvaerner, no Rio Clyde, Escócia, porquanto, os cavaletes de sustentação do navio não agüentaram o seu peso e entraram em colapso.

O navio andou meio caminho na carreira e parou com a popa na água. Quando os rebocadores tentaram rebocá-lo, repentinamente, ele continuou o seu caminho na carreira sob seu momento e colidiu com um dos rebocadores, causando danos leves. Como a parte de vante continuasse em contato com as fundações de concreto da carreira, um serio dano foi causado à unidade propulsora transversal e o casco fez um rombo abaixo da linha d'água.

O navio não estava em perigo de soçobrar (Ver RMB 2º/96 p. 287 c/foto), mas um dique disponível teve que ser encontrado, antes mesmo que o dano pudesse ter sido corretamente avaliado. (De *Naval Forces* de junho de 1995)

NOVOS EXERCÍCIOS COM A MARINHA DA ÁFRICA DO SUL

No período de 14 de setembro a 16 de outubro de 1996, o Grupo-Tarefa constitu-

ído pelas Fragatas *Niterói* e *União* realizou a Operação Africana-96, com visitas

1 N. R.: Construído pelo próprio estaleiro Vickers

operativas aos Portos de Cape Town e Walvis Bay, com o propósito de contribuir para o estreitamento dos laços de amizade com a África do Sul e Namíbia.

A comissão, sob todos os aspectos, foi extremamente positiva e oportuna. Nos deslocamentos foram conduzidos diversos exercícios, dentre os quais se destacam os de transferência de carga leve, de comunicações visuais, de tiro antiaéreo, de operações aéreas e outros que contribuíram sobremaneira para o adestramento dos meios operativos da Marinha do Brasil.

Evento de maior significância e que marcou a Operação foi o exercício Passex, com navios da Marinha da África do Sul, no qual foram executadas fainas de *Leap-Frog*, manobras táticas e *Cross-Deck*, numa proveitosa cooperação operativa entre as duas Marinhas.

Nos portos visitados, os navios brasileiros destacaram-se pela apresentação de seus militares.

Durante a operação, foram navegadas 7.526 milhas, em 26 dias de mar. (Do *Nomar* de 10/2/97, p. 5)



O SAS P. W. Botha realiza faina de *leap-frog* com a Fragata *Niterói*



Aproximação da Fragata *União* para transferência de carga leve com a Fragata *Niterói*

OPERAÇÃO RIBEIREX-AMAZONAS II

Durante o mês de agosto de 1996, foi realizada a Operação Ribeirex-Amazonas II, nas proximidades da Cidade de Coari, às margens do Rio Solimões, distante cerca de 230 milhas de Manaus. Participaram da Operação as seguintes unidades: Navio-Transporte de Tropas *Custódio de Mello*, Navios-Patrolha Fluvial *Raposo Tavares* e *Rondônia*, Corvetas *Mearim* e *Angustura*, Navio de Assistência Hospitalar *Carlos Chagas*, Navios-



Patrulha *Pampeiro e Piratini*, três aeronaves *UH-12* do 3º Esquadrão de Helicópteros de Emprego Geral, assim como parcelas da Força de Fuzileiros da Esquadra, do Grupamento de Fuzileiros Navais de Belém e do Grupamento de Fuzileiros Navais de Manaus.

Durante a Operação foram conduzidos diversos eventos: travessia sob ameaças de superfície e área, desembarque de tropa por embarcações e aeronaves orgânicas e assalto ribeirinho.

Aproveitando a permanência das unidades navais no local, foram efetuados atendimentos médico-odontológico à população ribeirinha pelo Navio de Assistência Hospitalar *Carlos Chagas* e Navio-Patrulha Fluvial *Raposo Tavares*.

A realização de operações dessa enver-



gadura vem contribuindo para consolidar a doutrina de Operações Ribeirinhas na Marinha do Brasil, mantendo elevado grau de adestramento e operacionalidade das forças navais, aeronavais e anfíbias subordinadas ao Comando do 4º Distrito Naval. (*Nomar* de 13/1/97 p. 5)

SUBMARINO *TIKUNA*

Assinado, em princípios de 1996, o contrato para a construção das seções do casco resistente do Submarino *Tikuna*, 5ª da Classe *Tupi* e 4ª construído pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro (AMRJ).

A exemplo dos seus antecessores, os anéis do "casco 127", que estarão prontos em dezembro de 1998, serão construídos pela Nuclebrás Equipamentos Pesados S.A. - Nuclep, estando, ainda, incluídos no contrato, entre outros itens, a qualificação da mão-de-obra do AMRJ, envolvendo soldados, inspetores e operadores de ensaios não-destrutivos e o estabelecimento dos procedimentos técnicos a serem implementados para o Controle de Qualidade. (*Nomar*, 6/96 p. 2)

A partir de requisitos gerados pela MB, fruto da experiência adquirida com os quatro primeiros submarinos da classe, o comprimento do casco resistente do Submarino *Tikuna* será aumentado em 0,85 metros.

Esses requisitos prenderam-se, basicamente, à substituição de equipamentos por motivo de descontinuidade, obsolescência e por melhoria do desempenho operativo.

Principais modificações a serem efetuadas no Submarino *Tikuna*.

- grupos motor-geradores com maior potência;
- redução global do nível de ruídos irradiado (NRI);
- diminuição da taxa de indiscrição;
- instalação de um grupo de osmose reversa, para produção de água doce;
- instalação do Sistema Integrado de Direção de Tiro, ISUS 83-13, o qual permite total intercambialidade dos consoles de DT e do Sonar;
- instalação de hidrofones para medir o ruído ambiente;
- MAGE com capacidade de análise de emissões, detectadas pelo periscópio;
- interfaceamento do sistema inercial

com o GPS;

- i) giros de maior precisão;
- j) tubos prontos para lançamento de torpedos e minas e preparados (fited for) para lançamento de mísseis;
- k) maior número de acumuladores hidráulicos;
- l) substituição dos conversores rotativos por estáticos;
- m) maior raio de ação total;
- n) possibilidade de recebimento do SAR

e do DSRV;

- o) salvamento individual com possibilidade de pressurização simultânea de dois tripulantes;
- p) indicação, na superfície, de submarino sinistrado;
- q) assinatura acústica global menor;
- r) mastro do MAGE "não penetrante";
- s) ar condicionado de maior potência; e
- t) controle automático de profundidade em altas velocidades (> 15 nós).

LANÇAMENTO AO MAR DO SUBMARINO *TIMBIRA* NOTICIADO EM REVISTA ESTRANGEIRA

A revista norte-americana *Naval Forces*, de março de 1996, publicou uma foto, ilustrando a notícia do lançamento ao mar do Submarino *Timbira*, o terceiro da classe *IKL 209/1400*, realizado em 5 de janeiro do

mesmo ano, no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. A legenda informa também que o *Tupi* (fabricado na Alemanha) foi incorporado em 1989 e o *Tamoio* (fabricado no Brasil-AMRJ) em 1994.

NAVIOS DA FLOTAM EM LETÍCIA E IQUITOS

O Navio-Patrolha Fluvial *Raposo Tavares* e o Navio de Assistência Hospitalar *Oswaldo Cruz* visitaram, nos meses de julho e agosto de 1996, os portos de Letícia, na Colômbia, e Iquitos, no Peru, além do porto de Tabatinga, na fronteira com esses países, realizando a Comissão Bracolper/96.

Durante a permanência dos navios nos portos estrangeiros, foram conduzidos di-

versos eventos, tais como desfiles militares, visitação de autoridades militares e civis, atividades sociais e competições esportivas.

O deslocamento entre os portos de Letícia e Iquitos, nas águas do Rio Marañon, foi realizado em formatura, com a participação das unidades navais dos três países. (Do *Nomar* de 13/1/97, p. 5)

NAVIO-PATROLHA *GURUPÁ* EM BUENOS AIRES

Após cumprir estação na área do Comando do 5º Distrito Naval, o Navio-Patrolha *Gurupá* iniciou a comissão Naparex, realizando visita operativa ao porto de Buenos Aires, onde permaneceu atracado de 22 a 27 de maio de 1996.

Nesse período, foi aberto à visitação

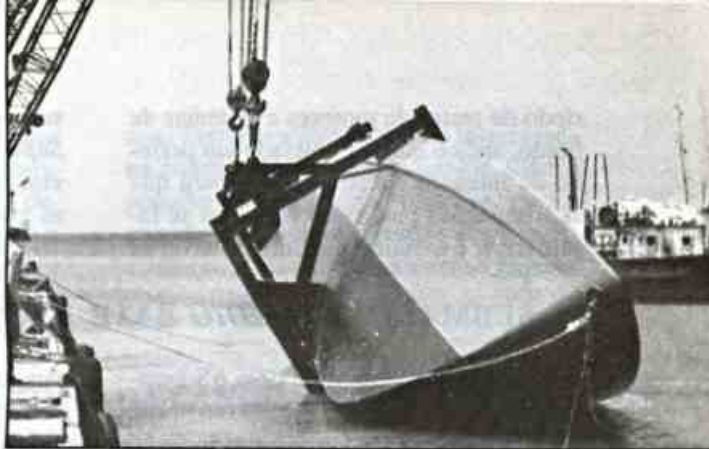
pública, tendo recebido a bordo adidos navais de diversos países e mais de 1.300 visitantes.

O *Gurupá* regressou ao Rio de Janeiro, onde atracou no dia 1º de junho, tendo cumprido 83 dias de comissão. (*Nomar*, junho de 1996)

NAVIO-PATRULHA GUANABARA É DESEMBORCADO

No dia 20 de dezembro de 1996, o estaleiro da Indústria Naval do Ceará (INACE) desemborcou o casco do futuro Navio-Patrolha *Guanabara*, vencendo mais uma etapa do programa de sua construção. Além deste navio, o INACE também constrói um seu irmão, o Navio-Patrolha *Guarujá*.

Como maneira criativa de resolver um problema de engenharia, com vantagens de custo para o estaleiro e de qualidade para a Marinha, cada casco está sendo construído emborcado e em um único bloco. Dessa forma, possibilita melhores resultados nas soldagens do chapeamento da carena. Desemborcar o casco depois de concluída a obra constitui desafio técnico. Após estudos e ensaios realizados, devidamente aprovados pela Diretoria de Engenharia Naval, foi efetuado o lançamento



do casco emborcado ao mar, utilizando-se do elevador de navios do estaleiro e, a seguir, o seu desemborcamento, com segurança, empregando-se guindastes.

Após a manobra, o navio retornou ao elevador de navios e foi transferido, novamente, para a oficina, para a continuação dos serviços, com ênfase agora na instalação das linhas de eixo e dos equipamentos.

O lançamento ao mar do Navio-Patrolha *Guanabara* está previsto para o segundo semestre deste ano. (*Nomar*, março de 1997)

ENTREGA DA 7ª LANCHA BALIZADORA

O Estaleiro Winson Sons, de Guarujá (SP), entregou à Marinha do Brasil a sétima lancha balizadora de 20 metros, de uma série de dez

contratadas. A solenidade foi realizada no dia 5 de março e presidida pelo Diretor de Engenharia Naval. (*Bono*, de 27 de fevereiro de 1997)

RECEBIDOS OS PRIMEIROS SUPER-LYNX

No último dia 11 de setembro de 1996, o Esquadrão HA-1 recebeu as duas primeiras aeronaves SAH-11A *Super Lynx*, adquiridas na empresa inglesa Westland Helicopters. O contrato estabelecido prevê a compra de nove helicópteros novos e a modernização dos cinco que o Esquadrão já possui.

Em comparação aos SAH-11, o *Super Lynx* possui maior potência e novos sistemas dinâmicos (transmissão, rotor princi-

pal e rotor de cauda), que possibilitam uma ampliação do peso máximo de decolagem e um desempenho muito superior. Isso, somado aos novos sensores (radar e Mage) e outros equipamentos, tais como o computador de navegação tática e novos rádios, ampliará, consideravelmente, a capacidade dos *Linces* embarcados.

As aeronaves recém-chegadas, que vieram da Inglaterra a bordo de um avião cargueiro *Belfast*, executaram um breve pe-

ríodo de testes de motores e sistemas de bordo, após o qual foi iniciado um período de intensos adestramentos, para que as tripulações pudessem com eles se familiarizar e extrair o máximo possível de

suas capacidades. Dentro em breve, os *Super Lynx* estarão embarcando nos navios da Esquadra, prontos para executar as missões a eles atribuídas. (Nomar de 10/2/97 p. 4)

SUBMARINO TAMOIO BATE RECORDE EM PATRULHA

No dia 12 de dezembro de 1996, o Submarino *Tamoio*, o primeiro construído no Brasil, comemorou seu segundo aniversário de incorporação realizando uma patrulha de trinta dias, dos quais 28 e meio em imersão.

Durante esse período, o *Tamoio* patrulhou zonas previamente estabelecidas ao longo do litoral brasileiro. Tal fato revestiu-se de grande significado, não só pelos resultados operativos alcançados, como

também pela comprovação da solidez do material e do preparo da guarnição, que contribuíram para o cumprimento da missão, que o tornam um meio pronto para operar em qualquer área marítima de interesse do Brasil.

Ao longo desses dois anos de operação após a incorporação, o Submarino *Tamoio* completou 260,5 dias de mar e 3.536 horas de imersão. (Nomar 4/3/97 p. 6)

A SUÉCIA LANÇA AO MAR O SEGUNDO SUBMARINO AIP

O Submarino *Uppland* foi lançado em 9 de fevereiro de 1995, no estaleiro Malmoe, no Sul da Suécia.

Desloca 1490 toneladas submerso e será armado com seis torpedos a fio anti-superfície, com seis recargas, e três anti-submarino com três recargas. O sensor principal é integrado com o sonar STN Atlas Elektronik CSU-90. O casco de 170 pés tem dois conveses para melhor acesso interno. O revestimento acústico é projeto nacional, usando cerâmica fina, construída por Trelleborg AB. Os motores diesel são MTU e os elétricos, bem como os geradores, são Jeumont-Schneider. As baterias são Varta. Em aditamento, possui motor de ciclo fechado Stirling.

Há muitos anos, os especialistas em submarinos Kockums AB adquiriram os direitos do motor de ciclo Stirling e, após um longo período de desenvolvimento, firmaram um contrato com a Marinha, em meados de 80, para adaptar este módulo ao Submarino *Nacken*. Consistiu na inserção

de um tubo cilíndrico de 24 pés no casco. Dado o sucesso obtido, foi decidido construir os três submarinos da classe A-19 com uma instalação integral Stirling.

A instalação Stirling do *Uppland* destina-se a aumentar a *endurance* submersa e reduzir o tempo de *snorkeling*. Os dois motores V-4 275 R desenvolvem um máximo de 150 kW, deixando 75 kW para as necessidades do navio e um adicional de 55 kW para uma velocidade de cerca de 5 nós. Existe espaço para instalar mais dois motores Stirling, mas isso seria somente para trânsitos muitos longos.

Os engenheiros da Kockums acham que não se pode construir um submarino exclusivamente com motores Stirling, porque as necessidades de oxigênio líquido seriam grandes demais.

A Kockums e o Ministério da Defesa são líderes de um projeto de submarino *Vicking*, isto é, o submarino 2.000. Este projeto inclui, como associados, a Dinamarca e a Noruega. A Finlândia entrou como observadora.

A Kockums está numa posição muito forte por ter ganho o contrato para a construção de submarinos para a Austrália, designados classe *Collins*. A companhia vendeu o velho *Sjöorman* de 27 anos para Cingapura, para treinamento, com a promessa de construir mais cinco subma-

nos. Também a Tailândia está interessada na construção de até três navios. Com a posição fortalecida na Austrália, para a questão logística, a intenção é suplantar a liderança da Alemanha nesse campo. (Da revista *Proceedings*, maio de 1996, p. 113)

MARINHA INDIANA ENCOMENDA LANCHA SUPER-RÁPIDA A ISRAEL

No início de 1997, foi celebrado contrato entre a Israel Aircraft Industries Ltd., Goa Shipyard Ltd (GSL) e a Marinha da Índia, para a construção de uma lancha de ataque super-rápida, tipo *Super Dvora Mk II*. Ela será produzida em cooperação com o estaleiro Vasco da Gama, da GSL, na Índia.

A *Super Dvora Mk II* tem 82 pés de com-

primento, desloca 50 toneladas e sua velocidade é superior a 48 nós. A lancha é equipada com sofisticados sistemas de armas e de vigilância.

A última configuração da *Super Dvora* encontra-se em serviço na Marinha de Israel e, também, em cinco outras marinhas. (De nota para a imprensa da Israel Aircraft Industries Ltd.)

REESTRUTURAÇÃO DE CORPOS E QUADROS DE OFICIAIS

O Presidente da República encaminhou ao Congresso Nacional, no início do corrente ano, Projeto de Lei (PL), formulado pela Marinha, que reestrutura profundamente a atual organização dos Corpos e Quadros de Oficiais. O PL contempla, entre outros, os seguintes tópicos:

– Corpos constituídos exclusivamente em função do emprego previsto para seus integrantes e dispostos de modo a permitir o agrupamento em Quadros especializados, das habilitações com afinidades de qualificação técnico-profissional;

– significativa ampliação da presença da mulher, eliminando a existência do restrito Corpo Auxiliar Feminino da Reserva da Marinha e assegurando a participação, com plena igualdade de direitos e obrigações, conforme dispõe a Constituição, em relação aos oficiais do sexo masculino do mesmo Corpo ou Quadro;

– uniformidade dos processos seletivos, garantindo o ingresso e a permanência no Serviço Naval, conforme o interesse da Instituição, e o aumento das possibilidades de transferências entre Corpos e Quadros, visando a permitir o máximo aproveitamento das qualificações adquiridas;

– preservação dos direitos dos atuais militares, que serão repositados nos novos Corpos e Quadros, levando em consideração a antiguidade relativa e a habilitação profissional já adquiridas;

– melhor distribuição dos efetivos autorizados, coerente com o estabelecimento de fluxos de carreira equilibrados; e

– consolidação, em um único documento, de toda a legislação atinente à constituição dos diversos Corpos e Quadros de Oficiais da Marinha.

De acordo com a nova estrutura, os oficiais da Marinha serão distribuídos pelos

seguintes Corpos e Quadros:

I – Corpo da Armada, destinado à aplicação e preparo do Poder Naval, composto de um Quadro de Oficiais da Armada (CA) e um Quadro Complementar (QC-CA);

II – Corpo de Fuzileiros Navais, destinado à aplicação e preparo do Poder Naval, em especial nas Operações Anfíbias, composto de um Quadro de Oficiais Fuzileiros Navais (FN) e um Quadro Complementar (QC-FN);

III – Corpo de Intendentes da Marinha, destinado à aplicação e preparo do Poder Naval, primordialmente no atendimento das atividades logísticas e das relacionadas com a economia, as finanças, o patrimônio, a administração e o controle interno, composto de um Quadro de Oficiais Intendentes da Marinha (IM) e um Quadro Complementar (QC-IM);

IV – Corpo de Engenheiros da Marinha (CEM), destinado, primordialmente, à aplicação de conhecimentos específicos, necessários às atividades de manutenção e reparo dos meios existentes e ao desenvolvimento e projeto de novos meios, em Quadro único;

V – Corpo de Saúde da Marinha, destinado, primordialmente, às atividades necessárias à manutenção, no mais alto grau, da higidez do pessoal militar da Marinha voltado para aplicação do Poder Naval e seu preparo. É composto de um Quadro de Médicos (MD), um Quadro de Cirurgiões-Dentistas (CD) e de um Quadro de Apoio à Saúde (AS); e

VI – Corpo Auxiliar da Marinha, destinado às atividades de apoio técnico e às atividades gerenciais e administrativas em geral, composto de um Quadro de Apoio Técnico (AT), um Quadro de Capelães Navais (CN), um Quadro Auxiliar da Armada (AA) e um Quadro Auxiliar de Fuzileiros navais (AFN).

Nas discussões que conduziram ao Projeto de Lei, foi analisada exaustivamente a participação da mulher no exercício de cargos relacionados com o emprego do Poder Naval. Concluiu-se que, a partir das exigências impostas para a adequada preparação da Armada e em conciliação com os princípios basilares da Constituição, de proteção do Estado à família, a mulher não será empregada em combate e na preparação para tal, o que em nada inibe suas possibilidades de fazer carreira na Marinha, em igualdade de condições com os demais oficiais do mesmo Corpo ou Quadro. Deste modo, serão ocupados exclusivamente por oficiais do sexo masculino os cargos do Corpo da Armada e do Corpo de Fuzileiros Navais e determinados percentuais dos cargos do Corpo de Intendentes e do Corpo de Saúde, cujo exercício seja, comprovadamente, indispensável ao preparo e aplicação do Poder Naval.

Outro aspecto a destacar, é o novo enfoque dado aos Quadros Complementares, concedendo-lhes, agora, um efetivo papel de “complementar” às necessidades dos Quadros a que estão vinculados. Assim, para os QC-CA e QC-FN, por exemplo, somente serão recrutados engenheiros com habilitações afins com a formação provida pela Escola Naval e a carreira desses oficiais seguirá perfil idêntico à dos componentes do CA e CFN. O gerenciamento eficaz permitirá, ao longo dos anos, uma uniformidade quantitativa de ingresso em cada Corpo, essencial ao atendimento contínuo das necessidades da Marinha e a um fluxo de carreira homogêneo.

No Corpo de Saúde, a criação de um Quadro de Apoio à Saúde, que congregará farmacêuticos, enfermeiros e outras habilitações a serem detalhadas tem dois propósitos: assegurar um efetivo maior para o Quadro, o que permitirá adequado fluxo de carreira, e facilitar o trato administrativo

para o atendimento das necessidades de pessoal, decorrentes das atividades relacionadas com a saúde.

Já a criação do Corpo Auxiliar representa uma evolução significativa para o atendimento de necessidades específicas da Marinha. No Quadro de Apoio Técnico, estarão concentrados os oficiais relacionados às atividades de apoio técnico e às gerenciais e administrativas, com habilitações, também a serem detalhadas, não disponíveis nos demais Corpos e Quadros, porém requeridas pelo Serviço Naval. Essas habilitações, tais como advocacia, informática, meteorologia, comunicação social e outras, no momento encontram-se dispersas entre oficiais do QC, QAFO e oficiais superiores do QOAM, tornando difícil um adequado aproveitamento.

Quanto aos Quadros Auxiliares, fica mantido o acesso das praças ao oficialato, nos moldes vigentes, até o posto de Capitão-Tenente. Permanece assegurado, àqueles que se diplomarem em curso superior, em área de interesse da Marinha, acesso ao círculo de oficiais superiores, mediante transferência para o QAT, tornando viável a administração da carreira de oficiais com elevado tempo de serviço.

No interesse do Serviço Naval, poderá ser processada a transferência de oficiais entre os diversos Corpos e Quadros, de

acordo com normas e requisitos estabelecidos pelo Ministro da Marinha. O oficial transferido será posicionado, no Corpo ou Quadro que vier a integrar, levando-se em consideração sua antiguidade relativa, conforme dispõe o Estatuto dos Militares.

Em consequência dessa ampla reformulação, a distribuição dos efetivos também sofrerá significativa alteração, mantido o total global ora autorizado. Os novos limites, estabelecidos de forma coerente com os Planos de Carreira constantes do PCOM, permitirão uma administração eficaz do fluxo de carreira e assim constam do PL:

- I – Almirante-de-Esquadra: 6;
- II – Vice-Almirante: 21;
- III – Contra-Almirante: 43;
- IV – Oficiais Superiores: 3.360;
- V – Oficiais Intermediários: 2.060;
- VI – Oficiais Subalternos: 1.700.

No prazo de sessenta dias da data de publicação da Lei, o Ministro da Marinha baixará ato formalizando a inclusão dos oficiais na nova estrutura de Corpos e Quadros, dentro de cada posto e antiguidade. Os atuais Corpos e Quadros de Oficiais, previstos na Lei nº 9.247, de 26 de dezembro de 1995, serão considerados extintos. A Administração Naval almeja ter o PL aprovado ainda no decorrer de 1997. (Nomar 4/3/97 p. 4)

OFICIAL DE MARINHA É ELEITO PARA COMISSÃO DA ONU

O Capitão-de-Fragata (RRm) Alexandre Tagore Medeiros de Albuquerque, lotado na Diretoria de Hidrografia e Navegação, foi eleito membro da Comissão das Nações Unidas sobre Limites da Plataforma Continental, no decorrer da VI Reunião dos Estados Partes da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM).

Esta eleição deu-se no dia 13 de março de 1997 e, com isso, o Brasil hoje integra os principais organismos criados pela CNUDM: o Conselho da Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, o Tribunal Internacional do Direito do Mar e a citada comissão sobre limites. (Bono de 26 de março de 1997)

CHAMINÉS ALTAS DE 95

Trata-se de uma comemoração que se realiza bianualmente desde 1988, para comemorar as velhas embarcações fluviais de roda a vapor, que circulavam pelo Rios Cincinnat e Ohio, no século passado.

Essa festa realizou-se em outubro de 1995, em Cincinnati, e durou cinco dias. Esperava-se um público maior que o recorde de 1992, de 1,2 milhões de pessoas. Foram cinco dias de festival muito badalado, com vários concursos, excursões pelo rio por uma manhã e regatas entre as velhas embarcações. Apareceram 19 embarcações de vários estados, até uma que veio de Nova Orleans, a 1718 milhas de distância.

A *American Queen*, de US\$ 65 milhões,

era a maior e mais comprida das embarcações (418 pés) jamais construídas para a navegação fluvial; a menor, *Spirit of Cincinnati*, tinha 77 pés de comprimento e a mais velha, *Belle of Louisville*, foi construída em 1914.

As pessoas compareciam à festa vestidas na moda dos 1800, as mulheres de saia balão.

Liderando o desfile de embarcações apareceram as três rainhas da companhia Delta Queen: *Mississippi Queen*, *Delta Queen* e a recém-construída *American Queen*. Essas embarcações são as remanescentes que faziam excursões pelos canais de navegação interior. (Da revista *Sea History* do verão de 1995 p. 18).

ENTRA EM OPERAÇÃO O FERRY MAIS VELOZ DO MUNDO

O *Stena Explorer*, o ferry mais veloz do mundo, primeira embarcação dos três HSS (*High-speed sea service* – serviço do mar em alta velocidade), da Stena Line, da Suécia, usa turbinas a gás na sua propulsão. Seu casco é do tipo catamarã.

Quando o *Stena Explorer* entrou em serviço em março de 1996, no corredor central de serviço, no Mar da Irlanda, o serviço de ferries entrou numa nova era. Com a sua única e patenteada forma, o HSS pode transportar 1.500 passageiros e 375 carros (ou 120 carros e 150 caminhões) e foi projetado para operar a 40 nós em mar 5, graças ao seu sistema de propulsão de turbina a gás, fornecido pela Kvaerner Energy da Noruega.

Este navio com velocidade de mais de 40 nós, o maior ferry catamarã do mundo, está equipado com quatro módulos de turbinas a gás, dois módulos instalados em cada um dos cascos.

Os dados de consumo do HSS têm sido ansiosamente aguardados. No momento o

armador espera que o *Stena Explorer* queime 43 toneladas de combustível por viagem redonda (Holyhead – Dun Laoghaire – Holyhead). Os números previstos para as várias velocidades são: 25 nós – 8 m³/h; 32 nós – 15 m³/h e 40 nós – 50 m³/h.

A Stena está muito atenta para o impacto ambiental do HSS. A escolha de turbinas a gás para a propulsão principal significa que as emissões da descarga deverão ser mantidas baixas. Embora o aumento de consumo do *Stena Explorer* sobre um ferry comum produza maiores quantidades de CO₂ na descarga, todas as outras descargas nocivas foram reduzidas devido ao processo de combustão das turbinas a gás ser mais eficiente.

Expresso em gramas por kW/hora, um motor diesel comum descarrega aproximadamente 2,5 vezes mais ácido nítrico que uma turbina a gás. Também o uso de combustível com baixo teor de enxofre resultará na redução do dióxido de enxofre descarregado.

Inicialmente, o *Stena Explorer* fará quatro travessias diárias entre o País de Gales e a Irlanda, aumentando para cinco nos períodos de férias ou verão. A tra-

vessia de 55 milhas náuticas será feita durante o dia em 99 minutos. (De Nota para a Imprensa da Waerner de 27 de fevereiro de 1996)

PORTA-CONTÊINERES DE 6.000 TEU

Entraram em serviço em 1996 os três primeiros porta-contêineres da classe K da Maersk Line, com capacidade nominal de 6.000 contêineres de 20 pés ou capacidade máxima especulativa de 8.000, de acordo com uma revista especializada. A série inicial de cinco navios foi logo ampliada para nove e logo a seguir para 12 unidades.

Sua rota liga a Europa ao Extremo Oriente e a Costa Oeste dos Estados Unidos, fa-

zendo no Porto de Algeciras, na Espanha, sua escala obrigatória, onde a Maersk tem seu próprio terminal desde março de 1995, dispondo de três pontes transportadoras, as maiores do mundo. Uma quarta será instalada em breve.

Os três primeiros foram batizados de *Regina Maersk*, *Knud Maersk* e *Kate Maersk*. (Do Noticiário Puerto Bahia de Algeciras de 10/1996, p.4)

PORTA-CONTÊINERES POST-PANAMAX

Em 15 de fevereiro de 1996, foi lançado ao mar o primeiro de cinco navios porta-contêineres de 5.364 TEU post-Panamax, no estaleiro de Mitsubishi, em Kobe, no Japão.

Este navio, o *Ever Ultra*, será o navio mais rápido da frota da Evergreen.

Tais navios destinam-se ao tráfego no Pacífico e desenvolverão a velocidade de 24,5 nós, reduzindo significativamente os tempos das travessias. (De Nota para a Imprensa da Dunelm, de 21 de fevereiro de 1996).

NOVO FERRY DE 45 NÓS PARA HONG-KONG

A bem-sucedida entrada em serviço da primeira embarcação tipo catamarã com hidrofólio, projetada por Kvaerner Fjellstrans, permite prever uma maior penetração para as turbinas a gás fabricadas pela Kvaerner Energy, neste mercado em rápido desenvolvimento.

Penha e sua irmã *Barca* foram encomendadas ao estaleiro norueguês pela empresa Far East Hydrofoil, para atender ao serviço de transporte de passageiros entre Hong-Kong e o protetorado português de Macau.

Ambas de 35 metros de comprimento, com capacidade para trans-

portar 403 passageiros em três classes, são impulsionadas por duas turbinas a gás GE LM500; cada turbina tem uma saída de 4.485 kw, permitindo uma velocidade de serviço de 45 nós.



TRÁFEGO DE PASSAGEIROS ESPANHA - ÁFRICA

Atendendo, principalmente, aos africanos-árabes que trabalham em solo europeu, mas voltam aos seus países de origem para férias, o Porto Bahia de Algeciras¹ viu passar pelas suas instalações, sem um único acidente ou mesmo atraso, durante os

1. N.R.: Como é chamado pelos espanhóis.

meses de julho, agosto e setembro, um movimento recorde: 1.514.364 passageiros e 311.378 veículos, transportados em 4.679 viagens redondas, com um pique de 62 em um só dia. (Do noticiário *Puerto Bahia de Algeciras*, outubro de 1996, p. 1)

ALGECIRAS, PRIMEIRO EM FORNECIMENTO DE ÓLEO COMBUSTÍVEL

Durante o ano de 1995 o Porto da Bahia de Algeciras, na Espanha, foi o primeiro fornecedor de óleo combustível para navios mercantes operando entre os portos do Mediterrâneo. Aos 13.000 navios que lá es-

calaram, forneceu 1,2 milhões de toneladas, seguindo-se Gibraltar com 1,1m, Gênova com 0,9m, El Pireo com 0,8m e Fors-sur-Mer com 0,7m. (Do noticiário *Puerto Bahia de Algeciras* de outubro de 1996, p. 2)

ALGECIRAS, TAMBÉM PORTO DE NAVIOS DE CRUZEIRO E DE IATES

Até meados de 1998, sete novos acostamentos para navios de cruzeiro e um edifício de 12.000 m² farão de Algeciras um grande porto. Antes mesmo, durante o torneio internacional de tênis *Ryder Cup*, a ser realizado no magnífico *Valderama Golf Course*, em São Roque, vizinha à Algeciras, o porto acolherá, como hotéis flutuantes, os navios de cruzeiro de luxo: *Radisson Diamond*, *Sea Goddess II*, *Queen Elizabeth II*, *Funchal* e *Club Med I* (o veleiro), recebendo os afisionados no atual terminal de 7.000m².

Na Bafa de Algeciras encontra-se em construção o porto de Saladillo para embarcações de recreio, um complexo que poderá acomodar 800 embarcações no primeiro estágio e mais 400 posteriormente, ocupando 35 hectares, com despesa prevista de US\$ 10 milhões.

Contíguo ao porto, encontra-se em construção um centro de diversão/compras de 30.000m² com orçamento de US\$ 800.000, cuja inauguração está prevista para junho de 1997. (Do noticiário *Puerto Bahia de Algeciras* de 2/1997)

OPERAÇÕES DE ASSISTÊNCIA HOSPITALAR AOS RIBEIRINHOS DA AMAZÔNIA

Sob a supervisão do Comando do 4º Distrito Naval, realizou-se no Hospital Naval de Belém, no dia 11 de novembro de 1996, a Reunião Anual de Coordenação das Operações de Assistência Hospitalar às populações civis carentes que vivem às

margens dos rios da Região Amazônica, de acordo com convênio em vigor entre os Ministérios da Saúde e da Marinha, que prevê a utilização dos Navios de Assistência Hospitalar *Oswaldo Cruz* e *Carlos Chagas* nesse tipo de atendimento.

Participaram da referida reunião o Secretário de Saúde dos Estados do Pará, Amazonas, Tocantins e Rondônia, além de técnicos das várias instituições envolvidas, destacando-se a presença do Dr. Edmundo Juarez - Presidente da Fundação Nacional de Saúde, representando o Ministro da Saúde.

II REVIVA A MARINHA

A Diretoria de Assistência Social da Marinha (DASM) vem desenvolvendo por meio da Divisão de Apoio à Inatividade, o Projeto Reviva a Marinha. Este projeto tem por propósito promover junto aos colegas que já se encontram na reserva a oportunidade de visitar a Marinha, em caráter permanente e periódico, para que assim, tenham conhecimento direto com sua evolução e modernização.

Inaugurando o projeto, a DASM, em conjunto com o Comando-em-Chefe da Esquadra, e, ainda, com a ajuda do Clube Naval-RJ e da *Revista Marítima Brasileira*, organizou uma saída ao mar, a bordo do Navio de Desembarque de Carros de Combate *Mattoso Maia*, no dia 28 de novembro passado, contando com a participação de 37 oficiais da reserva e reformados, dentre eles, o ex-Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra (Ref^o) Maximiano Eduardo da Silva Fonseca. O evento propiciou aos participantes a oportunidade de conhecer procedimentos operacionais e administrativos ora em curso na corporação.

Dando continuidade ao projeto, no último dia 6 de março, foi realizado o segundo evento do projeto, com a participação de 21 oficiais da reserva e reformados, constando de visita ao Centro de Comando do Teatro de Operações Marítimo (CCTOM)¹ do Comando de Operações Navais e ao

Na ocasião, foram acertados o cronograma para o ano de 1997, prevendo-se a visita dos respectivos navios de assistência hospitalar a 14 pólos de atendimento das várias áreas da Região Amazônica, identificados como preferenciais, por serem carentes e de difícil acesso, longe dos grandes centros urbanos.

Centro de Simuladores do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA)¹.

O evento iniciou-se com a visita ao ComOpNav, onde os participantes foram recebidos pela oficialidade e encaminhados ao CCTOM. Após as boas-vindas e as palavras iniciais do Comandante de Operações Navais Almirante-de-Esquadra Carlos Augusto Bastos de Oliveira, seguiu-se a apresentação do funcionamento do CCTOM. No debate que se seguiu, o Comandante de Operações Navais respondeu inúmeras perguntas dos participantes, ficando patente o grande interesse despertado pelo tema.

Seguindo à programação, a comitiva se deslocou para o CIAGA.

Após a recepção com honras militares ao ex-Ministro da Marinha, Almirante-de-Esquadra (Ref^o) Alfredo Karam, os participantes assistiram a uma palestra sobre o Ensino Profissional Marítimo proferida pelo Vice-Almirante José Luiz Feio Obino, Diretor de Portos e Costas e as atividades desenvolvidas pelo CIAGA apresentadas pelo seu comandante, Capitão-de-Mar-e-Guerra Oracio Antonio Gonçalves Bompert.

No segundo tempo, após um almoço de confraternização, foram realizadas demonstrações dos simuladores de passadiço, de radar, de praça de máquinas, de GMDSS e de operações comerciais.

1. N.R.: sobre essas OM, veja descrições nas páginas seguintes.



Acima, o Almirante Oliveira (CON) dá as boas-vindas aos participantes do II Reviva a Marinha e esclarece a missão do CCTOM do CON; abaixo, os participantes despedem-se do CIAGA



Ao término da visita, podia-se notar pela vivida satisfação dos participantes, que o objetivo precípua do Projeto *Revista Marítima* havia sido atingido: fortalecer o vínculo entre os inativos e a corporação à qual dedicaram parte significativa de suas vidas.

CENTRO DE COMANDO DO TEATRO DE OPERAÇÕES MARÍTIMO (CCTOM) DO COMOPNAV

Sendo atribuição fundamental do Comando de Operações Navais, ao ser ativada a Estrutura de Guerra, exercer o Comando do Teatro de Operações Marítimo, sua principal ferramenta para o exercício desse comando é o Centro de Comando do Teatro de Operações Marítimo (CCTOM).

A Marinha, procurando organizar-se de maneira a evoluir, sem dificuldades, para uma situação de guerra, mantém ativado, desde março de 1992, o Centro de Comando do Teatro de Operações Marítimo (CCTOM), com os seguintes propósitos:

– propiciar ao Comandante de Operações Navais/Comandante do Teatro de Operações Marítimo o acompanhamento de forças, navios, aeronaves, tropas de Fuzileiros Navais e embarcações de interesse;

– propiciar ao Comandante de Operações Navais/Comandante do Teatro de Operações Marítimo o acompanhamento permanente do quadro estratégico-operacional de seu interesse; e

– possibilitar o planejamento, a tomada de decisão e o controle da ação planejada das operações de interesse do Comandante de Operações Navais/Comandante do Teatro de Operações Marítimo.

Atualmente, o CCTOM desempenha as seguintes atividades:

a) apresentação de contatos classificados suspeitos ou em atividades irregulares, avaliados como de interesse para o Comando de Operações Navais;

b) previsão de movimentação de navios de guerra e de pesquisa, estrangeiros, em águas jurisdicionais;

c) posição e atividades de navios de guerra e de pesquisa estrangeiros, em operação no Atlântico Sul;

d) posição, composição e atividade de forças, navios, aeronaves e tropas de Fuzileiros Navais de interesse do Comando de Operações Navais;

e) informações de caráter logístico de interesse do Comando de Operações Navais (meios da Força-Pronta, navios em Período de Manutenção Geral, navios prontos não constantes da Força-Pronta);

f) dados do tráfego marítimo dentro e fora de nossas águas jurisdicionais e de interesse do Comando de Operações Navais;

g) dados sobre acidentes no mar ocorridos dentro das águas de responsabilidade SAR do Brasil; e

h) apresentação de previsão meteorológica na área do Atlântico Sul, de interesse para as Operações Navais em andamento.

CENTRO DE SIMULADORES DO CIAGA

O Centro de Simuladores do CIAGA mostra a importância que a Marinha do Brasil dá à informação do profissional do mar e sua preocupação com a segurança da navegação. Diminui ainda o risco de acidentes no mar e os custos de treinamento, utilizando equipamentos reais.

O simulador do passageiro permite o treinamento de manobras com navios, dentre elas: atracação, desatracação, fundeio e navegações diurna e noturna. Este simulador possui dados geográficos de vários portos, permitindo também modelar um porto não existente, examinando a viabilidade de seu projeto.

O simulador de radar, com repetidoras ARPA, dispendo de quatro camarins, per-

mite exercícios isolados ou simultâneos com o simulador do passadiço.

O simulador de praça de máquinas permite a realização de aproximadamente 400 exercícios, que representam a maioria dos problemas que ocorre em uma praça de máquinas.

O sistema de simulação GMDSS permite aos alunos a familiarização com a mais

atual tecnologia de comunicações existente no mundo, utilizado como alerta de socorro.

E por fim, o sistema de simulação de operações comerciais, que permite o treinamento para aqueles que interferem nos resultados comerciais das empresas de navegação. (Do convite/programa da II Reviva a Marinha)

MARINHEIRO POR UM DIA

O Comando do 2º Distrito Naval e a Rádio Jovem Pan promoveram, no dia 15 de maio de 1996, a realização do programa "Seja marinheiro por um dia".

O evento, que teve por propósito divulgar a vida a bordo e os principais aspectos das atividades de um navio da Marinha, alcançou absoluto sucesso junto à população de Salvador, como se pode concluir pela significativa procura para inscrição, cerca de 300 pessoas, em diversas faixas etárias.

Os 13 candidatos selecionados passaram um dia embarcados na Corveta *Cabo-*

clo e no Navio-Varredor *Aratu*, assistindo aos vários exercícios programados, entre outros: a passagem de carga leve, o fundeio de precisão, a navegação em baixa visibilidade e em águas restritas, o homem ao mar e o guarnecimento de Postos de Combate.

A cobertura dada pela mídia, contando com a presença a bordo de emissora local de televisão, ampliou o alcance do evento, possibilitando que fosse assistido por um público maior. (*Nomar*, março de 1997)

OS NOVOS MÉDICOS VOADORES

O termo telemedicina foi inventado nos anos 70 pelo cientista Thomas Bird. Refere-se ao tratamento de doentes à distância através das telecomunicações.

Foi criado um consórcio denominado *Mermaid*, dentro do programa de telemática de cuidados com a saúde da União Geral Européia, para fornecer ajuda médica de emergência através da telemática.

Os navios representam regiões isoladas, assim, *Mermaid* se aplica à navegação. Atualmente, o serviço atende a 80 navios. Espera-se que em 1998 chegue a 300.

A consulta é feita via Inmarsat. Um médico numa estação central entra em

contacto com o paciente a bordo. Uma terceira pessoa a bordo transmite a imagem do paciente pelo satélite, o que cria a presença do médico *vis-a-vis* do doente. O assistente focaliza o órgão doente para o exame do médico.

O serviço depende muito do paramédico, que é o assistente a bordo, e que deve ter curso de primeiros socorros.

Este serviço também se aplica a pessoas que trabalham em lugares remotos e isolados como no Ártico, no deserto, em pequenas ilhas e em plataformas de petróleo. (Da revista *Ocean Voice* de abril de 1996 p. 39)

O REINO UNIDO REIVINDICA O RECORDE PARA O TIRO COM UM CANHÃO ELETROMAGNÉTICO

A Agência de Pesquisa da Defesa (DRA) acredita ser a primeira organização a conduzir um ciclo de engajamento completo – disparo, voo e impacto no alvo – com um canhão eletromagnético. Experiências nas instalações da DRA em Kirkcubright, Escócia, estão usando um banco de capacitores 32MJ, que à máxima voltagem de carga de 11kV, alimenta uma corrente de 3,6 MA à arma em poucos milésimos de segundos, dirigindo canhões de 40 e 90mm, conseguindo uma velocidade de lançamento de 1.450 m/s. O núcleo feito de uma liga de tungstênio acertou no alvo a uma distância de 1.000m e foi rastreada por

um radar *doppler* a uma distância de 2.200m. A armadura vista por trás sobreviveu quase intacta, sofrendo apenas um escurecimento na superfície e perda nas bordas.

Outras realizações incluíram experiências com uma carga tática de 90mm e que conseguiu uma velocidade de 1.600 m/s num alcance de 2.000m. Um projétil de 40mm alcançou 2.340 m/s.

Continuam os testes para, no futuro, desenvolver canhões de um calibre maior para serem usados em carros de combate. (Da revista *International Defense Review* 9/1995, c/foto)

APERFEIÇOAMENTOS NOS SONARES DAS FRAGATAS INGLÊSAS E BRASILEIRAS

O Ministério da Defesa do Reino Unido planeja ordenar a construção de um protótipo de um conjunto de banda larga passivo como parte do sonar 2050 a bordo das fragatas Classe 23. A montagem completa, incluindo transmissão eletrônica de dados será instalada dentro do domo de proa.

Os sistemas sonar Ferranti-Thompson (FTSS) estão fornecendo 34 conjuntos de sonar 2050, o qual adicionalmente equipa as fragatas Tipo 22 e os Contratorpedeiros Tipo 42. A companhia está propondo um projeto, o qual já está instalado a bordo das fragatas Tipo 22 da Marinha brasileira, para melhorar aquele serviço nas fragatas classe *Niterói*.

A variante de exportação FMS 21/3 é uma candidata a garantir as novas fragatas da Marinha norte-americana. A FTSS está também trabalhando com Thompson Sintra ASM na França, para projetar um sonar de casco de média frequência (provavelmente operando na banda 3,0 a 7,5 khz) incorporando a tecnologia do 2050, que seria candidato a equipar o Projeto *Horizon*, fragata trinacional e para outras aplicações. A competição principal para o contrato *Horizon* é esperado vir da união da Raytheon com a Whitehead Alenia. (Da *International Defense Review* 9/1995 p. 23)

RODRIGUES & CASTELLO LTDA.
CGC: 00.715 207 / 0001-42
Empresa Cadastrada no SICAF
R. Santa Luzia, 799 s/l 201 - centro - RJ
Telefax:(021) 283-1255

