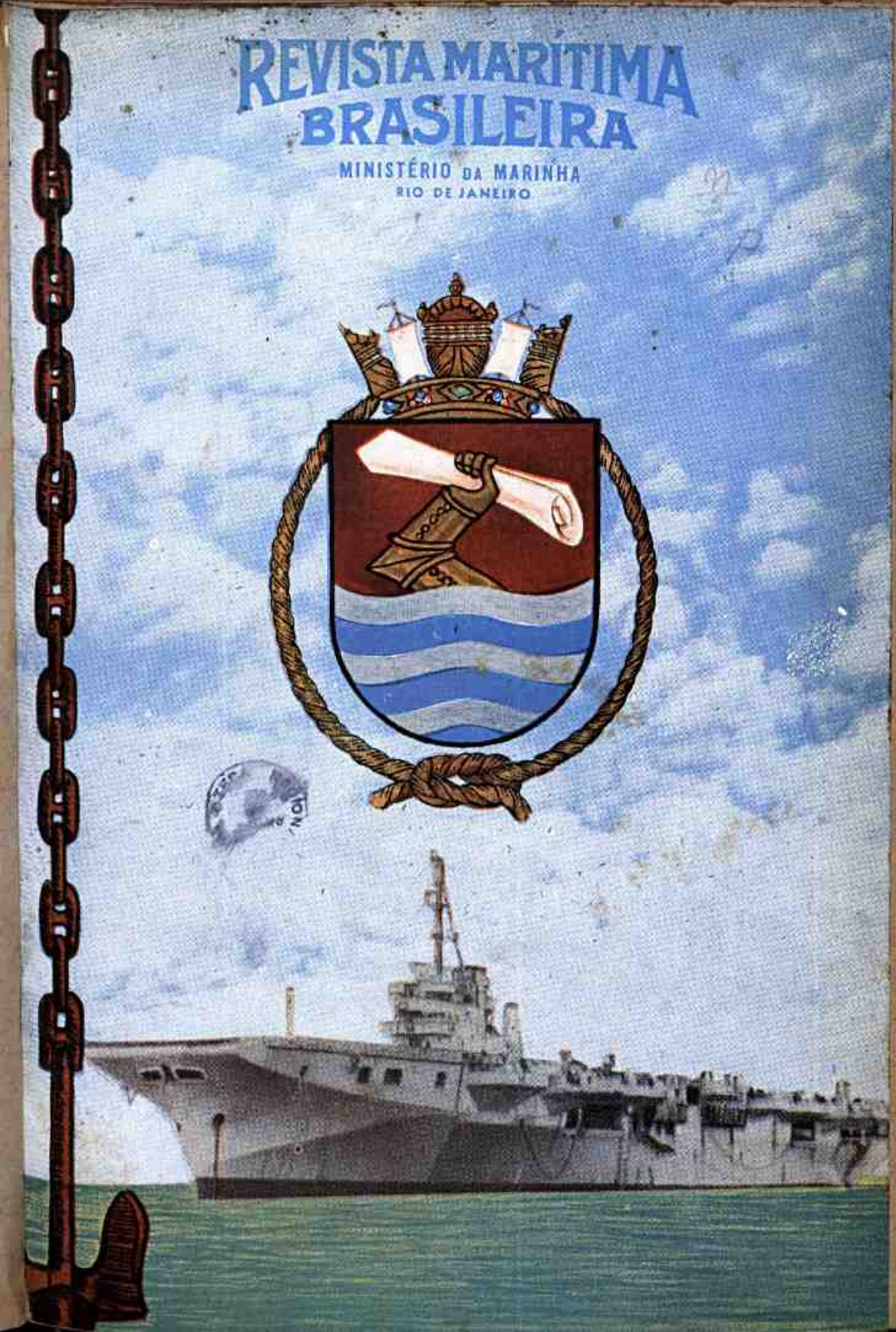
REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

MINISTÉRIO DA MARINHA
RIO DE JANEIRO



ESTA REVISTA MANTÉM INTERCÂMBIO COM AS SEGUINTES PUBLICAÇÕES:

ARGENTINA — *Boletin del Centro Naval — Brújula — Revista de Publicaciones Navales — Revista del Mar.*

BÉLGICA — *La Revue Maritime Belge.*

CANADÁ — *The Crownest — Canadian Geographical Journal.*

CHILE — *Revista de Marina — Memorial del Ejército de Chile — Revista de Caballeria — Revista de Artilleria.*

COLÔMBIA — *Armada.*

CUBA — *Cultura Militar y Naval — Boletin del Ejército.*

DINAMARCA — *J. L. News.*

EQUADOR — *Revista Municipal.*

ESPANHA — *Revista General de Marina.*

ESTADOS UNIDOS — *Electrical Communication — U. S. Naval Institute Proceedings — Foreign Affairs — Revista Aérea Latino Americana — The Journal of Politics — Journal of Research — Naval Aviation News — All Hands — Safety Review-Navigation — Naval Training Bulletin — Research Review — Civil Engineer Corps — Naval Aviation News — Inter-american Review of Bibliography.*

FRANÇA — *La Revue Maritime — La Houille Blanche — Triton — Neptunia.*

INGLATERRA — *Endeavour — The Journal of the Royal Artillery — The Journal of the Institute of Metals — The Dutch Shipbuilder.*

ITÁLIA — *Revista Marittima — Bolletino di Informazioni Marittime.*

MÉXICO — *El Legionario.*

PERÚ — *Revista de Marina.*

PARAGUAI — *Boletin Naval.*

PORTUGAL — *Anais do Clube Militar Naval — Revista de Marinha.*

URUGUAI — *Revista Maritima — Revista Militar y Naval.*

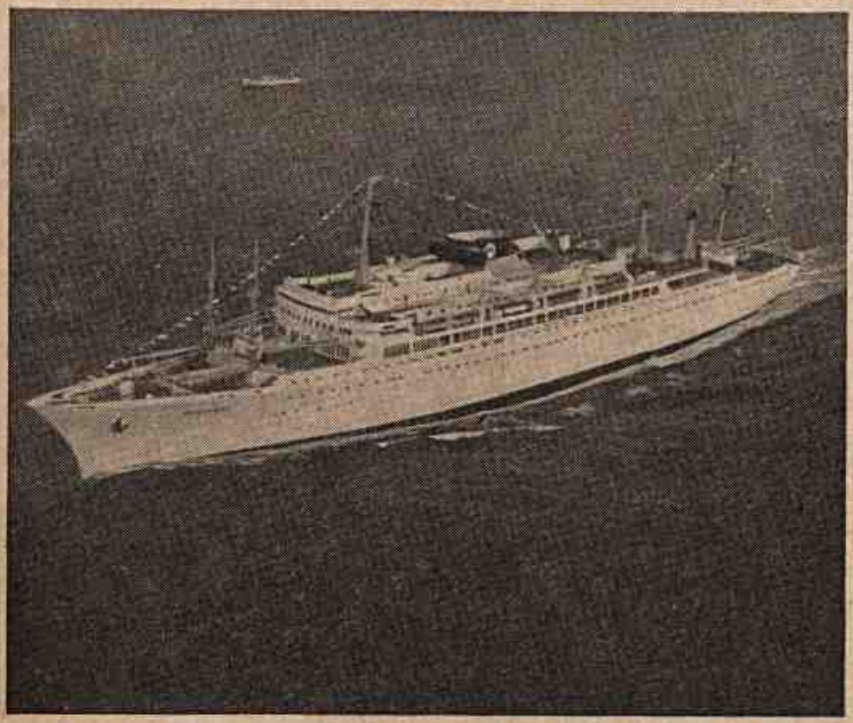
VENEZUELA — *Revista del Ejército, Marina y Aeronáutica — Revista de las Fuerzas Armadas.*

TÊRMOS NÁUTICOS

(*Nautical Terms*)

Acha-se à venda no *Serviço de Documentação Geral da Marinha*, 3.º pavimento do Ministério da Marinha, o dicionário em brochura, TÊRMOS NÁUTICOS — *Português-Inglês* — *Inglês-Português* — de autoria do capitão-de-fragata (R) A. de Azevedo Lima, pelo preço de Cr$ 300,00 o exemplar.

O NOVO E LUXUOSO S. S. ARGENTINA



ABASTECIDO E LUBRIFICADO PELA ESSO

Por muitos anos, a Esso vem servindo à Moore-McCormack, e, recentemente, reafirmando sua confiança, a grande emprêsa de navegação, entregou à Esso a tarefa de abastecer e lubrificar o novo e luxuoso transatlântico S. S. Argentina.

Dispondo de serviços de abastecimento rápido e eficiente, e de uma completa linha de combustíveis e lubrificantes de alta qualidade, pode a Esso contribuir para que o majestoso transatlântico estabeleça invejáveis recordes na extraordinária frota mercante norte-americana.

O S. S. Argentina iniciou sua viagem inaugural a 12 de dezembro de 1958. Êsse verdadeiro centro de turismo flutuante, última palavra em luxo e confôrto modernos, ancorou na Bahia, no Rio de Janeiro, em Santos, Montevidéu e Buenos Aires, e fêz paradas de turismo em Barbados e Trinidad.

Construído nos estaleiros da Ingalls, custou 26 milhões de dólares; pesa 22.700 toneladas, mede 183 por 26 metros, comporta 553 passageiros, de primeira classe; sua tripulação é de 400 homens, tôdas as dependências têm ar condicionado. O vapor foi ao mar a 12 de março de 1958.

EM TERRA, NO AR OU NO MAR, SÓ ESSO DÁ A V. O MÁXIMO

Para o Prêmio "Infante D. Henrique", o SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA possui, em folheto impresso, a relação dos Livros existentes no Gabinete Português de Leitura, à disposição dos interessados.

ANO LXXIX JULHO, AGO. E SET. DE 1959 Ns., 7, 8 e 9

Revista Marítima Brasileira

Publicação do Ministério da Marinha

SEDE: SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA
Edifício do Ministério da Marinha — Fone 23-8490 - R. 154 - Rio de Janeiro

Os conceitos emitidos nos artigos assinados representam o pensamento de seus autores e não acarretam necessàriamente identidade de opiniões da "Revista Marítima Brasileira".

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

(S. D. G. M.)

DIRETOR

Contra-almirante CESAR AUGUSTO MACHADO DA FONSECA

★

Revista Marítima Brasileira

REDATOR-CHEFE

Cap.-Mar-e-Guerra (AM), R.Rm. Levy Scavarda

SECRETÁRIO

Luiz Augusto Ferreira de Moura

REDATORES

Capitão-de-Fragata ref. Alexandre de Azevedo Lima

Prof. Pedro de Miranda

REVISOR

Nélson de Araújo Lima

Registrada no Departamento Nacional de Propriedade Industrial, do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio sob n.º 191.188 — 27-12-1956

Decreto-Lei n.º 7 903, de 27-8-1945

NOSSAS CAMPANHAS NAVAIS

A Guerra da Cisplatina

(1825-1828)

Contra-Almirante Lucas Alexandre Boiteux

(Conclusão)

RELAÇÃO DO PESSOAL DA ARMADA QUE FIGURA NÊSTE TRABALHO E QUE TOMOU PARTE NA CAMPANHA (1)

ALMIRANTE

Rodrigo Pinto Guedes, Barão do Rio da Prata (1762-1845)

VICE-ALMIRANTE

Rodrigo José Ferreira Lôbo (1763-1843)

CHEFES DE DIVISÃO

Diogo Jorge de Brito (1785-1830) — *Ferido gravemente*, a 9/2/ /826; Pedro Antonio Nunes (..-.1850)

CAPITÃES-DE-MAR-E-GUERRA

Cândido Fernando de Brito Vitória (....-1837); James Norton — *Ferido gravemente* (1789-1852); João Carlos Pedro Pritz (1789-1852); João Francisco de Oliveira Bottas (....-1833); José Ignácio Maia (1780-1848); Matheus Welch (....-1852)

CAPITÃES-DE-FRAGATA

Antonio Gomes de Moura; Antonio Joaquim do Couto (1788-1844); Antonio Salema Freire Garção. (....-1827); Bartholomeu Hayden.

---

(1) Infelizmente, à falta de uma busca rigorosa em nossos desfalcados e dispersos arquivos, não foi possível organizar uma lista mais completa dos Oficiais da Armada que tomaram parte na campanha que historiamos.

(1792-1857); Felix Joaquim dos Santos Cassão. (1789-1857); Francisco de Assis Cabral e Teive. (1780-1856); Francisco de Borja Salema Garção; Francisco Rodrigues de Lima Pinto. (....-1849); Frederico Mariath. (1794-1863); George Clarence. (....-1834); George Manson. (....-1836); Guilherme Eyre. (....-1850); Jacinto Roque de Sena Pereira. (1784-1850) — *Ferido* a 9-11-27 — JAMES SCHEPERD — *morto* (....-III-1827); João Antonio dos Santos. (....-1825); João Batista Lourenço da Silva. (....-1836); João Henrique de Carvalho e Melo. (1805-1855); José Joaquim Raposo. (1785-1856); LUIZ BARROSO PEREIRA. (1786-1826) *Morto* a 27-IV-826; Theodoro Alexandre de Beaurepaire (1787-1849).

TENENTES (Corvs.)

Alexandre Guilherme Anderson. (....-1827); Alexandre Reid. (....-1830); Antonio José Falcão da Frota. (1784-18..); Carlos Rose. (....-1840); Francisco Clare. (....-1833; Francisco Rebelo da Gama. (....-1830); George Broom. (1797-1860) — *Ferido* a 9-II-27; — Guilherme James Inglis. (...-1835); João Pascoe Grenfell. (1800-1869) — *Ferido gravemente* a 30-VII-26; João Rogers Gliddon. — *Morto* a 9-II-26 — Justo Yegros.

PRIMEIROS TENENTES (Capm.-Tte.)

Adriano Henrique Mynsson. — *Vil desertor;* — Agnelo Petra de Bittencourt. (1803-1840); Antonio Candido Ferreira; — Antonio Carlos Ferreira. (....-1829); Antonio Firmo Coelho. (1803-1853); Antonio José da França Ribeiro. (....-1837); Antonio Leocádio do Couto. (1805-1866); Antonio Leocádio de Oliveira; Antonio Pedro de Carvalho. (1797-1864); Antonio Velloso; — Augusto Leverger. (1802-1880); Augusto Venceslau da Silva Lisboa. (1803-1867); Bernardino de Sena e Araújo. (1809-1858); Camilo Caetano dos Reis. (....-1838); Carlos Watson. (....-1829); Cipriano José Pires. (....-1846); David Carter. (....-1836); Diogo Arthur. — Diogo Ignácio Tavares. (1809--1888); Duarte Martins da Silva. (1783-1856); Felipe Marques de Figueiredo. (....-1837); Felipe Schort. (1793-1865); Francisco da Silva Lobão. (1802-1878); Francisco de Paula Osório. (1794-1850); Francisco José de Melo. (....-1857); Frederico Thomaz Bell; George Cowan. (....-1832); Germano Máximo de Souza Aranha. (....-1837); Gore Whitelocke Ouseley. (....-1829); Guilherme March. (....--1834); Isidoro Antonio Nery. — João da Silva Lisboa. — *Ferido* a 11-IV-26 (....-1827); João Evangelista de Araújo Pitada. (....-1827); João Maria Wandenkolk. (1806-1874); João Nepomuceno de Menezes. (1809-1875); João (ou José) Pedro Penin. (....-1851); Joaquim Augusto Pecurário. (1789-....) — *Ferido levemente;* — Joaquim Eugênio Angelim; — Joaquim José Ignácio. (1803-1862). Joaquim Maria de

Oliveira Figueiredo. (1807-1875) — *Ferido gravemente* a 18-I-827. — Joaquim Leal Ferreira. (1803-1846); Joaquim Leão da Silva Machado. (1803-1840); Joaquim Marques Lisboa. (1807-1897); José Edgar. (....-1829). José Eduardo Wandenkolk. — José Fitz Costa; José Lamego Costa. (1804-1832); JOSÉ NARCISO BRUM; — *morto* a 2-II-827; Luiz Clemente Pontier. — *Ferido gravemente;* LUIZ CIPRIANO GONÇALVES. *Morto;* — Manoel Francisco da Costa Pereira. (1804-1880); Pedro da Cunha. (1801-1874); Pedro Ferreira de Oliveira. (1801-1860); RAFAEL JOSÉ DE CARVALHO — *Morto* a 30-VII-826; Ricardo Thomaz Hayden. (1805-1850); Roberto Mackinstock. *Vil desertor;* — Thomaz Thompson. (....-1835); Theotonio da Silva; Victor Santiago Subrá. (1789-1881).

SEGUNDOS TENENTES (1.ºs Tenentes)

Aleixo Delgado. — Antonio Gonçalves Cardoso; Antonio Joaquim de Souza — *Ferido* a 9-II-926; Antonio José da Costa Freire; Antonio Veloso; Bernardino José Coelho. (1801-1841); Bernardo José de Almeida; Cândido Vicente Fernandes; CARLOS FREDERICO JELL. *Morto.* — Carlos Lindell; Cecil Browning; Christiano Lourenço Dezuzá; Christiano J. Maia; DIOGO LOLHET. *Morto;* Felix Corrêa de Sá (1803-1830); Florêncio José Rodrigues Chaves; Francisco Antonio Gonçalves Cardoso. Francisco Ferreira dos Santos; Francisco Fortunato Pereira da Silva; Francisco Manoel Barroso da Silva. (1804-1882); Francisco Pereira de Souza; Francisco Romano da Silva. (....-1840); Francisco Xavier de Brum; Guilherme Parker; (1801-1873); James Wilson; Jean Jacques Vioget; Jesuino Lamego Costa. (1811-1886); João Carlos Guerreiro; João Gramont; João José da Mata; Joaquim José de Aguiar; Joaquim Pedro Cardoso; José Adriano Leal; José Antonio Pereira; José Ferreira Gomes; José Pereira Guimarães; José Quintino de Sant'Ana; Junius Vileneuve; Justino Venâncio da Fonseca; Luiz Brown; Manoel Alves da Cunha; Manoel F. da Costa Pereira; Manoel Gonçalves da Costa; Manoel João Pereira; Manoel José de Souza Junqueira; Martinus Hannibal Boldt. (1806-1852); Pedro Paulo Boutrouele. (1802-1863); Roberto Stul; Sebastião Roque da Cunha. (1801-1842); Tomaz Craig; Tomaz Reid; Williams Mac-Erwing; Diogo Taylor. — *Ferido* a 30-VII-26 (1804-18..); .....Gonçalves Camacho; .....; ..... Rodrigues; .....Marques; ..... Ruxton; ..... Usher; Eduardo Henrique Colombino.

GUARDAS-MARINHA

Adolfo Joppert; Diogo Eddington; Fausto José Velho Bezerra; Jacinto Barbosa; Manoel José de Melo; THOMÉ JUSTINIANO GONÇALVES. *Morto* a 18-I-827).

VOLUNTÁRIOS

Adolfo Hellus Fletchkeu; Basílio Martins Ferreira de Almeida; Firmino L. Costa; Mariano Roquellas; Tomaz Belém; .....Airth.

PILOTOS

Francisco Antonio; Francisco Antonio Santiago; Francisco Borges Pinto; Francisco Pereira Machado; João de Bastos; João Fernandes da Silva; João Luiz; João Ricardo de Matos; João Xavier de Carvalho; José Antonio Pereira; José de Souza Pico; José Francisco dos Santos; José Lourenço da Silva; José Moreira Guerra; José Pimentel; Luiz Alves dos Santos Marques. (....-1858); Manoel da Costa Neto;..... Masson; Manoel João.

PRATICOS

Joaquim da Silva; Jorge Ramos Galvão; José Coelho; Pedro José Moroni.

PRATICANTES

FELIPE CLAPETON — *Morto;* Joaquim Alvares da Silva.

PRIMEIROS CIRURGIÕES

Dr. Joaquim Antonio de Carvalho; Dr. Antonio Luiz Vieira.

SEGUNDOS CIRURGIÕES

Dr. Antonio José Ribeiro; Dr. Bernard Constatt; Dr. Diogo Crawford; Dr. Manoel José de Quiroga; Dr. Thomaz Wilson; Dr. Vicente Domingos Saporiti.

COMISSÁRIOS

Angelo Joaquim Massa; Antonio Fernandes Farabal; Francisco José Chaves; João Antonio do Amorim; José Francisco de Souza; Manoel Lopes Pereira Chaves.

ESCRIVÃES

Albino José da Silva; Antonio Gomes Mafra; Francisco Bernardino Dias da Silva; João da Cunha Coutinho; José Antonio de Oliveira Bastos; José Balbino Soares.

ARTILHARIA DE MARINHA

Capm. Manoel Brito Correia; Capm. Manoel Melo do Vale Freire Andrade; 1.º Tte. Antonio de Almeida; 2.º Tte. Antonio Pedro Gonçalves; Cabo Francisco Apolinário Pimentel.

CAPELÃO

Frei Manoel de Santa Isabel Motta.

MESTRES

Antonio Joaquim da Silva; João José Bernardes; José Joaquim de Souza Fagundes; José Ramos de Souza; Manoel José da Silva.

CONTRA-MESTRE

Luiz Antonio.

FURRIEL

José Adrião Leal de Souza.

MARINHEIRO

José Luiz dos Santos; Cabo Manoel José Vieira (do destacamento); Manoel João.

SOLD. FUZILEIRO NAVAL

Antonio Ferreira.

GUARDIÃES

Francisco Bernardo; Henrique da Cunha Magalhães.

A ESQUADRA ARGENTINA DURANTE A GUERRA

1. — Fragata Buenos Aires, de 50 canhões — naufragou
2. — Corveta 25 de Mayo — destruída pelos nossos.
3. — Corveta Montevideo — naufragou.
4. — Corveta Nuevo 25 de Mayo — naufragou.
5. — Corveta 25 de Mayo — destruída pelos nosos.
6. — Corveta Itazaingó — imprestável.
7. — Corveta Gobernador Dorrego, de 16 canhões — tomada pelos nossos.
8. — Brigue General Belgrano — destruído pelos nossos.
9. — Brigue Congreso Nacional, de 18 canhões — destruído pelos nossos.
10. — Brigue República Argentina, de 16 canhões — destruído pelos nossos.
11. — Brigue Independencia, de 22 canhões — destruído pelos nossos.
12. — Brigue General Balcarce.
13. — Brigue General Rondeau, de 18 canhões
14. — Brigue Ocho de Febrero, de 14 canhões — tomado pelos nossos.
15. — Brigue Honor, de 3 canhões — tomado pelos nossos.
16. — Brigue Federal
17. — Escuna Almirante Brown — tomada pelos nossos
18. — Escuna Argentina
19. — Escuna Convención, de 12 canhões
20. — 18 de Enero, de 2 canhões
21. — Escuna Guanaco, de 10 canhões
22. — Escuna Juncal
23. — Escuna Maldonado
24. — Escuna Nueve de Febrero, de 8 canhões
25. — Escuna Once de Junio, de 2 canhões
26. — Escuna Patagones, de 5 canhões — tomada pelos nossos
27. — Escuna Pepa
28. — Escuna Rio de La Plata, de 4 canhões — tomada pelos nossos
29. — Escuna Sarandí, de 9 canhões
30. — Escuna 30 de Julio, de 2 canhões
31. — Escuna Unión — apresada pelos nossos
32. — Escuna 29 de Diciembre, de 9 canhões
33. — Sumaca Uruguay, de 7 canhões
34. — Cutter General Belgrano — tomado pelos nossos
35. — Cutter Luisa.
36. — Canhoneira N.° um, de 1 canhão
37. — Canhoneira n.° dois 1 canhão
38. — Canhoneira N.° três 1 canhão
39. — Canhoneira n.° quatro 1 canhão — tomada pelos nossos.
40. — Canhoneira n.° cinco 1 canhão

41. — Canhoneira n.º seis — tomada pelos nossos
42. — Canhoneira n.º sete 1 canhão — tomada pelos nossos
43. — Canhoneira n.º oito 1 canhão
44. — Canhoneira n. nove 1 canhão
45. — Canhoneira n.º dez 1 canhão
46. — Canhoneira n.º onze 1 canhão — tomada pelos nossos
47. — Canhoneira n.º doze 1 canhão — tomada pelos nossos
48. — Canhoneira n.º treze 1 canhão
49. — Lanchão Cometa, de 1 canhão
50. — Lanchão n.º um, de 1 canhão
51. — Lanchão n.º dois 1 canhão
52. — Lanchão n.º três 1 canhão
53. — Baleeira Martín García, de 1 canhão — tomada pelos nossos.

CORSÁRIOS ARGENTINOS

(1825 - 1828)

N.º	Nomes	Tipo	Armamento (canhões)	Equipagem (homens)	Apresado	Destruído ou a pique	Observações
1	Aguila						
2	Americano						
3	Argentina						
4	Argentino					27/1/28	
5	Atrevido del sud						
6	Ayacucho						
7	Balcarce						
8	Belgrano						
9	Bella Flor						
10	Bolívar (Libertador)					V/28	
11	Bonairense	Escuna	3	70			
12	Bravo Cel Olavarría	Escuna	5	60			
13	Buenos Aires (I)						
14	Buenos Aires (II)						
15	Cacique	Brigue	20	150			
16	Canelones						
17	Carolina	Escuna	5	70			
18	Cartago						
19	Castelli						
20	Castigo						
21	Casualidad						
22	Cazador (ex-Rayo Argentino)		3	38		1/3/28	
23	Cerro Largo						
24	Chacabuco (I)						
25	Chacabuco (II)						
26	Chacabuco (III)						
27	Cometa	Lugre	1	25			

N.º	Nomes	Tipo	Armamento (canhões)	Equipagem (homens)	Apresado	Destruído ou a pique	Observações
28	Congreso					7/12/27	
29	Constante (Gal. Mansilla)		1 rodízio	40		P	
30	Colombiana						
31	Constitución						
32	Córdoba (Cel. Olavarría)					17/1/28	
33	Correntino						
34	Cuervo						
35	Dos-Amigos						
36	Durazno						
37	El Bravo					27/1/28	
38	El Callao						
39	El Cerrito						
40	El Elefante						
41	El Entrerriano						
42	El Exterminador						
43	El Fructuoso						
44	El Gato						
45	El Gaucho						
46	El Independinete						
47	El León						
48	El Marte						
49	El Oriental						
50	El Pampero						
51	El Pangaré						
52	El Patricio						
53	El Presidente	Escuna	7	140		17/10/27	
54	El Republicano (I)						
55	El Republicano (II)						
56	El Cerrito						
57	El Talcahuano						

N.º	Nomes	Tipo	Armamento (canhões)	Equipagem (homens)	Apresado	Destruído ou a pique	Observações
58	El Tandil						
59	El Tehuelche						
60	El Terror						
61	El Tigre						
62	El Valparaíso						
63	El 21 de Septiembre						
64	El Vencedor						
65	Elvira						
66	El Volcán						
67	Empresa (ex-Robert Armstrong)	Escuna	3	70			
68	Emperador						
69	Escudera				11-6-26		
70	Especulación						
71	Esperanza	Escuna	3	48	29-11-27		
72	Estrella del Sur	Lanchão	1	25	20-8-27		
73	Federal	Escuna	3	60			
74	Federal Argentino (ex-Unión Argentina)	Lancha	1			1/1/28	Vide : 12
75	Felix		11		24-5-28		
76	Flora						
77	Flor de Mayo		13	90			
78	Florida					9/10/27	
79	Fructuoso Rivera						
80	Fuerte						
81	Galvarino						
82	García						
83	Gaviota	Corveta	10	70			
84	General Brandzen	Brigue	10	110	17-6-28		
85	General Brown (I)	Escuna	1	60		P	
86	General Brown (II)			6			

N.º	Nomes	Tipo	Armamento (canhões)	Equipagem (homens)	Apresado	Destruído ou a pique	Observações
87	General Mansilla	Escuna	1	45		30/12/27	
88	General Nicochea	Lanchão	1	25			
89	General Rondeau						
90	Gobernador Dorrego	Escuna	18	120	24-8-28		
91	Héroe						
92	Hijo de Mayo	Lugre	2	40		9/26	
93	Hijo de Julio	Lugre	2	42	9-6-27		
94	Honor (ex-Pojuca)	Escuna	6		22-4-28		
95	Ituzaingó	Lancha	1	15			
96	Junin						
97	La Destrucción						
98	La Mar						
99	La Presidenta	Escuna	5	120			
100	Las Damas Argentinas						
101	Las Heras						
102	Las Piedras						
103	Lavalleja	Brig.-esc.	8	120		7/26	ex-Guilhermo
104	Liberal						
105	Libertad del Sur				31-1-26		
106	Liguria	Canôa					
107	Limeño						
108	Maipú (I)						
109	Maipú (II)						
110	Margarita	Lanchão		20		28/3/27	
111	Maldonado						
112	Mendocina						
113	Mexicano						
114	Miguelete						
115	Montevideo (I)						
116	Montevideo (II)						

N.º	Nomes	Tipo	Armamento (canhões)	Equipagem (homens)	Apresado	Destruído ou a pique	Observações
117	Montezuma						
118	Moreno						
119	Niger	Brigue	10	130	23-3-28		
120	Nuevo Genl. Mansilla	Sumaca	6	70	31-12-27		
121	Ocho de Febrero		16		29-5-		
122	Oriental						
123	Oriental Argentino	Brigue	9	100	21-11-27		ex-Gustavo
124	Paloma						
125	Pampa						
126	Pampero				15-3-27		
127	Paraná						
128	Patagones	Lanchão		16	23-9-27		
129	Peruano				4-7-28		
130	Pichincha						
131	Porteño						
132	Presidente (ex-Gal Lafayette)						Vide: 10
133	Profeta Bandarra	Escuna	1	40	9-9-26		
134	Quiteño						
135	Rafaela						
136	Ranquel						
137	Rápido	Cúter			10-9-27		
138	Rayo Vengador					1/3/28	Vide: 22
139	Recompensa	Canôa		7			
140	República						
141	República del Ecuador						
142	República del Janero						
143	República de S. Paulo						
144	Republicano Argentino	Lugre	2	20			Vide: 103
145	Rescatador						
146	Revange	Brigue	2	80		1/8/27	

N.º	Nomes	Tipo	Armamento (canhões)	Equipagem (homens)	Apresado	Destruído ou a pique	Observações
147	Rincón						
148	Ricón de Gallinas						
149	Rio de La Plata						
150	Roma						
151	Salado						
152	Salteño						
153	Sanjuanino						
154	San Martín (General) (ex-Duplicate)	Escuna	5	70			
155	San Pedro				9-11-27		
156	Santafecino						
157	Sarandí (I)						
158	Sarandí (II)						
159	Sin Par	Escuna	4	70			
160	Sucre						
161	Suipacha						
162	Triunfo Argentino	Escuna	5	110		1/7/28	
163	Tucuman						
164	Unión	Escuna	7		10-4-27		
165	Unión Argentina		1	45		1/1/28	Vide 12, 74
166	Uria						
167	Uruguay						
168	25 de Mayo						
169	Vencedor de Ituzaingó	Escuna	3	110			
170	Vengadora Argentina	Escuna	3	60		1/3/28	Vide: 22, 138
171	Venganza						
172	Vyeites						

Nota — Durante a guerra, de 1826 a 1828, forçaram o bloqueio, entrando em Buenos Aires, Ensenada e Rio Salado, 106 embarcações, sendo : 73 norte-americanas, 18 inglêsas, 8 francesas e 7 diversas.

Relação dos nossos vasos de comércio apresados, represados, destruídos, etc. (1)

N. naufragados; Q. queimados; R. represados

1 — Africano — brig. Q.
2 — Alleluia — sum. R.
3 — Alexandrina — sum.
4 — Andorinha — sum.
5 — Anna — brig.
6 — Annibal — brig.
7 — Argentino — brig.
8 — Arispa — bal.
9 — Atalante — brig.
10 — Atrevida — lanch.
11 — Atrevido — brig.
12 — Aurora — sum. R.
13 — Bela Flor — sum.
14 — Bela Maria — sum.
15 — Belizário-Feliz — brig. Q.
16 — Benvinda — sum.
17 — Benvindo — brig. R.
18 — Boa Fé — sum.
19 — Boa Hora — sum. R.
20 — Boa Notícia — sum.
21 — Boa Viagem — sum.
22 — Bom-Fim — lanch.
23 — Bom-Fim — brig.
24 — Bom Jesus — brig. N.
25 — Bom Jesus — sum.
26 — Botiá — brig.-esc.
27 — Buenos Aires — esc.
28 — Camões — brig. R.
29 — Carmen — bal.
30 — Carmen — lanch.
31 — Carolina — brig.
32 — Carro Triunfante — brig.
33 — Cecília — sum. N.
34 — Chiquilha — sum.
35 — Chiquita — esc.
36 — Cinco de Maio — sum.
37 — Cochrane — sum.
38 — Cometa — gal.
39 — Cometa — lanch.
40 — Conceição — sum. Q.
41 — Conceição — sum. Q.
42 — Conceição de Maria — sum.
43 — Conceição de Sena — patac.
44 — Conceição Feliz — gal. N.
45 — Conceição Viajantes — sum.
46 — Condessa da Ponte — esc.
47 — Constância — sum.
48 — Constante — brig. R.
49 — Cooperador — brig.
50 — Cotia — b. esc. N.
51 — Crioula — sum.
52 — Cypriana — bal.
53 — Defensor Perpétuo — brig.
54 — Desengano Feliz — sum. N.
55 — Dolores bal. R.
56 — Domingos — brig.
57 — Dous-Amigos — iat. R.
58 — Dragão — esc. R.
59 — Druida — esc.
60 — Dulcinéa — sum.
61 — Eclipse — esc.
62 — Emilia — esc.
63 — Emma — brig.
64 — Emprehendedor — brig.
65 — Empresa — esc.
66 — Espadarte Venturoso — sum.
67 — Esperança — esc.
68 — Esperança — sum.
69 — Espiada — sum.
70 — Estandarte Venturoso — sum.
71 — Estrela do Cabo — brig. R.
72 — Estrela do Sul — sum.
73 — Faísca — sum.
74 — Faísca — patac.
75 — Fanny — sum.
76 — Felicidade — sum N.
77 — Felicidade — sum.
78 — Feliz — sum. R.
79 — Feliz Indepente — sum. Q.
80 — Firmeza — sum.
81 — Flora — sum.
82 — Flor da América — b. esc.
83 — Flora da Verdade — brig.
84 — Flor da Verdade — sum.
85 — Flor de Chá — sum.
86 — Flor do Brasil — sum. R.
87 — Flor do Pilar — gal. Q.
88 — Florentina — sum.
89 — Florida — brig.
90 — Fortuna — bal.
91 — Fortunata — sum.

(1) Esta relação, como é de ver, não é, infelizmente, completa à falta de dados.

92 — Francisca — esc. R.
93 — Gaivota — sum.
94 — Galathéa — lanch. Q.
95 — Golias — sum.
96 — Golphinho — brig. N.
97 — Gratidão — sum.
98 — Gregoria — char.
99 — Guilherme — brig.
100 — Guilhermina — esc. R.
101 — Guilhermina — sum.
102 — Glória — sum.
103 — Harmonia dos Anjos — esc.
104 — Heroína — esc.
105 — Ignez Maria — sum.
106 — Imperador — brig.
107 — Imperador do Brasil — brig. R.
108 — Imperatriz — sum. R.
109 — Independência — sum.
110 — Independência Feliz, patacho.
111 — Invencível — brig.
112 — Isabel — sum.
113 — Isabel Maria — esc.
114 — Jesus — sum.
115 — João Baptista — sum.
116 — Jovem Carolina — brig.
117 — Jovem Emília — esc. R.
118 — Jovita — sum.
119 — Lélia — sum.
120 — Leôncia — sum.
121 — Leonídia — sum.
122 — Leonízia — sum.
123 — Leopoldina — sum.
124 — Leal Português — brig. R.
125 — Ligúria — esc.
126 — Loth — brig.
127 — Maria — sum.
128 — Maria Ignez — sum.
129 — Maria Isabel — esc.
130 — Maria Luiza — sum.
131 — Maria II. — sum. Q.
132 — Marquês de Nazareth — brig.
133 — Monte Alegre — esc.
134 — Martinha — sum.
135 — Matilde — sum.
136 — Medéa — brig.
137 — Melania — sum. R.
138 — Melindre — sum.
139 — Melpômene — sum.
140 — Minerva — esc.
141 — Ninfa — b. esc.
142 — Nossa Senhora da Penha — sum.
143 — Nossa Senhora das Dôres — sum.
144 — Nossa Senhora do Carmo sum.
145 — Nossa Senhora do Cabo — sum.
146 — Nossa Senhora do Rosário e Conceição — sum.
147 — Nova Aleluia — sum. R.
148 — Nova Amizade — sum. R.
149 — Nova Flor — sum. Q.
150 — Nova Pastora — sum.
151 — Nova Sociedade — sum. R.
152 — Nova Trindade — sum.
153 — Nova União — sum.
154 — Nova Ventura — sum.
155 — Nove de Janeiro — late
156 — Novo Brioso — brig.
157 — Novo Navegante — sum. N.
158 — Novo Navegante — sum. Q.
159 — Novo Viajante — pat. R.
160 — Orestes — brig.
161 — Oriental — lanc.
162 — Padeira d'Aljubarrota — bal.
163 — Pallas — brig.
164 — Palmas — sum. R.
165 — Paquete da Bahia — brig.
166 — Paquete de Pernambuco — brig.
167 — Paquete do Rio — esc.
168 — Paquete Nacional — brig. Q.
169 — Pedro I — pol. R.
170 — Pensamento-Feliz — sum. R.
171 — Pescador — bote. Q.
172 — Pilar — esc.
173 — Pojuca — pat. R.
174 — Presidente — esc.
175 — Primavera — sum.
176 — Princesa — sum.
177 — Príncipe — brig.
178 — Príncipe Real — sum.
179 — Protetor — brig. R.
180 — Providência — late.
181 — Rápida — bal.
182 — República — lanch.
183 — Rio — brig.
184 — Rio da Prata — brig. R.
185 — Rio da Prata — esc.
186 — Rio Lima — esc. R.
187 — Rosalia — sum.
188 — Sant'Ana — sum.
189 — Sant'Ana — lanch.
190 — Sant'Ana Feliz — lanch. N.
191 — Santo Amaro — esc.
192 — Santa Cruz — sum.
193 — Santa Cruz Brasileira — sum.

194 — Santo Antonio — sum.
195 — Santo Antonio Brilhante — sum.
196 — Santo Antonio da Guia —
197 — Santo Antonio e Almas — esc. Q.
198 — Santo Antonio Valeroso — sum.
199 — Santo Antonio Vencedor — sum.
200 — Santo Estevão Brasileiro — sum. Q
201 — Santista — gal. Q.
202 — S. Benedicto — lanch.
203 — S. Bento — lanch.
204 — S. Domingos — gal. N.
205 — S. Domingos Enéas — esc.
206 — S. João — sum.
207 — S. João — sum. R.
208 — S. João Baptista — sum.
209 — S. João do Principe — sum.
210 — S. João Espadarte — pat.
211 — S. Joãosinho — sum.
212 — S. José — bal.
213 — S. José — lanch.
214 — S. José — sum. R.
215 — S. José b. esc. R.
216 — S. José Americano — esc.
217 — S. José da Lapa — sum. N.
218 — S. José vencedor — sum.
219 — S. Lourenço voador — esc.
220 — S. Manoel brasileiro — sum.
221 — S. Manoel navegante — sum. R.
222 — S. Manoel roubado — sum.
223 — S. Martinho — brig.
224 — S. Miguel — brig. R.
225 — S. Miguel Constante — sum. R.
226 — S. Miguel Viajante — sum. R.
227 — S. Pedro — sum.
228 — S. Pedro de Alcântara — brig.
229 — S. Salvador — sum. R.
230 — S. Sebastião — sum.
231 — S. Thomaz — sum. R.
232 — Saudades do Sul — esc.
233 — Sete de Janeiro — esc.
234 — Sete de Setembro — sum.
235 — Silvano — brig.
236 — Sociedade feliz — esc.
237 — Sol Dourado — pat. R.
238 — Sucesso — brig. N.
239 — Suspiro — brig.
240 — Thetis — sum.
241 — Thomaz — sum.
242 — Triunfo da Inveja — brig. R.
243 — Triunfo navegante — esc. N.
244 — Triunfante — esc. N.
245 — Trajano — sum.
246 — Trinta de Julho — sum.
247 — Ulysses — sum.
248 — União — sum.
249 — União feliz — brig. R.
250 — Utopia — esc.
251 — Uruguay — bal.
252 — Veloz — b. esc. R.
253 — Vencedora — sum.
254 — Vera-Cruz — sum. N.
255 — Vencedor — sum.
256 — Viajante — sum. R.
257 — Vigilante — esc. R.
258 — Voador — brig.
259 — Visconde de S. Leopoldo — sum. N.

Nota : Além das embarcações acima, identificadas como se acham, conseguimos tomar nota de cêrca de 86 apresadas pelos entrelopos norte-americanos, inglêses e argentinos, das quais naufragaram ou foram destruídas 34. Delas represamos umas 15. A nossa Marinha mercante foi desfalcada durante os três anos de guerra de 350 embarcações, aproximadamente; em sua totalidade navios de pequena cabotagem.

A Marinha do comércio das Provincias Unidas, que era muitíssimo inferior à nossa, segundo os fracos dados que alcancei coligir, teve o prejuízo de cento e poucas embarcações, em sua maioria de pequeno porte; sumacas, balandras, baleeiras, iates, etc.

Durante a guerra a provincia do Rio Grande do Sul perdeu 22 embarcações; a Bahia 18 (2 brigues, 13 sumacas, 2 patachas e 1 lancha); Sergipe 2 sumacas.

ÍNDICE BIBLIOGRÁFICO

1 — A.A.F. Seweloh — Reminiscência da Campanha de 1827 (Rev. I.H. Brs. vol. 37).
2 — A.A. Maligne — Historia Militar de la República Argentina, 1910.
3 — A. de Mello Moraes — Brasil Histórico.
4 — A. de Mello Moraes — Brasil-reino, Brasil-império.
5 — Afonso de E. Taunay — História geral das Bandeiras Paulistas.
6 — Agostinho Fortes — O Helenismo.
7 — A.J. Victorino de Barros — O Almirante Visconde de Inhaúma.
8 — Alcide d' Orbigny — Voyage dans l'Amérique méridionale.
9 — Alcides Cruz — Epítome da guerra entre o Brasil e as Províncias Unidas.
10 — Alcides Cruz — O Combate de 9 de Fevereiro de 1827 (Vide: "Jornal do Comercio")
12 — Alberto Rangel — D. Pedro I e a Marquesa de Santos.
13 — Alfred Mahn — Influência do Poder Naval na História.
14 — Alfredo Varela — Rio Grande do Sul.
15 — Alfredo Varela — Duas grandes intrigas, 2 vols.
16 — Alfredo P. Maciel — Os Generais do exército brasileiro, 2 vols.
17 — Almirantado Inglês — Cartas e planos do sul do Brasil, Argentina e Uruguai.
18 — Alvaro de Alzogaray — Diario de operaciones de la Escuadra Republicana.
19 — Alvaro Reis — Pátria — (1624-1870).
20 — Ambrosio Mitre — Carta sôbre os últimos momentos de Sheperd na expedição da Patagonia (Vid.: "Mensajero Argentino" N.° 200, 1827).
21 — Angel Carranza — Campañas Navales de la República Argentina, 4 vols.
22 — An Observered — Considerations relatives to the war between the people of Brazil and the people of La Plata, etc., 1826. (Vide. Bib. Nac.)
23 — Anais do Arquivo de Marinha — (Rev. Marit. Bras.).
24 — Andrés Lamas — Colección de documentos.
25 — Antonio A. Aguiar — Vida do Marqués de Barbacena.
26 — Antonio Somellera — La última campaña naval de la guerra del Brasil.
27 — Aquilino Fernández — Novísimo Atlas general de la República Argentina.
28 — Arquivo Diplomático da Independência, 5 vols.
29 — Arquivo da Marinha — Documentos sôbre a guerra Cisplatina.
30 — Arquivo do Ministério da Guerra — Livro 178 (correspondência oficial).
31 — Arquivo Público Nacional — Documentos.

32 — Antonio D. Pascual — Apuntes para la historia de la Rep. O. del Uruguay.
33 — Argeu Guimarães — Bolívar em Potosí.
34 — "Astréa" — periódico do Rio de Janeiro, n.º 34 e outros.
35 — A. Salgado dos Santos — Artigos (Rev. Militar Bras. 1930-31).
36 — Augusto Tasso Fragoso — A batalha do Passo do Rosario, 1 vol. 1922.
37 — Barral — Pilôto do Brasil.
38 — Bartolomé Mitre — História de Belgrano.
39 — Bartolomé Mitre — História de San Martín.
40 — Bernardo de Faria — Um general d'Armada brasileira (Norton). Art. "Jornal do Comercio".
41 — Boletim del Centro Naval Argentino — artigos históricos.
42 — Boletim do Club Naval — artigos históricos.
43 — Carlos de Campos — Efemérides militares.
44 — Carlos Maria Alvear — Exposición que hace, etc.
45 — Carlos Ibarguren — Manuelita Rosas.
46 — Carlos Seidler — dez anos no Brasil (Rev. Mil. do Brasil, vol. XXX, 1931).
47 — Cartas e Planos da Repartição hidrográfica argentina.
48 — Carlos Morla Vicuña — Estudio histórico etc. sôbre la Patagonia, 1903.
49 — Campaña del Brasil — antecedentes coloniales (Pub. do Arqu. argentino, 1931).
50 — Capistrano de Abreu — Capítulo de História colonial.
51 — Charles Chabaud Arnault — Tableau général de l'Histoire maritime, 1881.
52 — Charles de la Roncière — Histoire de la Marine Française.
53 — Clemenciano Barnasque — Efemérides Rio-grandenses, 1931.
54 — Clemente Fregeiro — La batalha de Ituzaingó.
55 — C. Malheiros Dias — História da colonização portuguêsa no Brasil.
56 — Coleção de peças justificativas concernentes à defesa do Alm. Lôbo. R. Jan.º. 1927.
57 — C. Oneto Vianna — La diplomacia del Brasil en el Rio de la Plata.
58 — "Correio do Brasil" — periódico do Rio de Janeiro — jan.º-fev.º 1853.
59 — "Correio do Governo" — periódico do Rio de Janeiro — 1823--1824.
60 — "Correio Mercantil" — periódico do Rio de Janeiro, março de 1856.
61 — "Correo Nacional" — periódico de Buenos Aires, 1826.
62 — Descrição — por uma testemunha ocular das operações e combates do Uruguai, 1829.
63 — "Diário das Côrtes de Lisboa", 1821-22, vols. V. VI.

64 — "Diário do Govêrno" — periódico do Rio de Janeiro, 1823-24.
65 — "Diario Fluminense" — periódico do Rio de Janeiro, 1824-1831.
66 — Duarte da Ponte Ribeiro — As relações do Brasil com as Repúblicas do Prata
67 — Ed Th. Bosche — Quadros alternados.
68 — Encyclopedie Nouvelle.
69 — E.F. de Souza Doca — Expedição do General Rivera contra B. Manuel no — E.F. de Souza Doca O Brasil no Prata (1815--18--)
70 — E. F. de Souza Doca.
71 — E.F. de Souza Doca — A convenção preliminar de paz de 1828.
72 — E.F. de Souza Doca — Anotações aos "Anais" de Lima e Silva (Rev. I.H. do R.G. Sul)
73 — E.F. de Souza Doca — A missão Ponsomby ("Jornal do Comercio", 1931).
74 — E.F. de Souza Doca — O Brasil e o Uruguai ("Jornal do Comercio", 1929)
75 — Ernesto de Sena — Guerra do Rio da Prata. — O Libelo argentino, etc. 1857).
76 — E. de Monglave — Correspondência de D. Pedro I. — 1827.
77 — Estevan de Mendonça — Datas Matogrossenses, 2 vols.
78 — Euclides da Cunha — À margem da História.
79 — Faustino de Novaes — Esbôço biográfico do Tte. Gal. Barão de Taquarí.
80 — Fernando Nobre — As fronteiras do Sul, 1922.
81 — F. de Paula Cidade — Uma brigada de cavalaria ligeira, etc. 1931. (Rev. Milit.)
82 — Francisco A. Pereira da Costa — Cronologia Histórica do E. do Piauí.
83 — Francisco Lynch — Noticia del puerto de Buenos Aires. — 1826-1828.
84 — Francisco Seguí — El Juncal ("La Prensa" de 3-2-1879).
85 — Francisco Valdés Vergara — Historia de Chile.
86 — "Gaceta Mercantil" — periódico de Buenos Aires — 1826 (Vide. n.º 183).
87 — G. Albarracín — La Marina Argentina en la Historia.
88 — Guillermo Brown — Acciones navales.
89 — General Leer — Estrategia.
90 — Golpe de Vista — sôbre la guerra entre el Brasil y la República de las Provincias Unidas, etc. Londres 8-5-1826. B. N.
91 — Gustavo Barroso — Uniformes do Exército brasileiro (1730--1822).
92 — Gustavo Barroso — O Brasil em face do Prata.
93 — Gustavo Barroso — História militar do Brasil.
94 — Gustavo Barroso — Tamandaré, o Nelson brasileiro
95 — Hector R. Ratto — Hombres de mar en la historia argentina.

96 — H. Handelmann — História do Brasil.
97 — Henrique Boiteux — Os nossos Almirantes, 9 volumes.
98 — Henrique Boiteux — Santa Catarina na Marinha.
99 — Henrique Boiteux — James Norton, Chefe de Divisão. (Rev. Mar. Bras.)
100 — Henrique Boiteux — Corsários na costa catarinense
101 — Henrique Boiteux — Santa Catarina no Exército, 2 vols., 1942.
102 — Henrique Boiteux — Tamandaré.
103 — Henrique Boiteux — Os corsários na luta de 1825-1828.
104 — Henrique G. Merou — História Argentina.
105 — H.D. — Ensayo de Historia patria (Uruguai).
106 — João B. Hafkemeyer— A conquista portuguêsa do Rio Grande do Sul até 1777.
107 — João B. Hafkemeyer — Para a historia da guerra jesuítica, etc. 1910.
108 — João Pereira da Silva — Segundo período do reinado de D. Pedro I .
109 — João Pereira da Silva — História da fundação do Império. 3 vols.
110 — João de Deus Martins — Batalha do passo do Rosario (Rev. do I.H. do R.G. do Sul)
111 — João Ribeiro — História do Brasil
112 — João Pandiá Calógeras — A política exterior do Império, 3 vols.
113 — João Pandiá Calógeras — Res nostra, 1930.
114 — John Armitage — História do Brasil.
115 — Jonathas do Rego Monteiro — Dominação espanhola no Rio G. do Sul, (1763-1777)
116 — Joaquim de A. Coelho — Memória histórica da Provincia de Santa Catarina.
117 — Joaquim de A. Coelho — Memória do extinto Regimento, de Santa Catarina.
118 — Joaquim de Menezes — Memória sôbre as campanhas do sul, 1824-1829.
119 — Joaquim José Ignácio — A expedição de Patagones (Ms. em mão do Dr. A. Varella)
120 — Joaquim de Vedia — Resumen histórico de la República Argentina.
121 — Joaquin V. González — El juicio del siglo.
122 — José F. Fernandes Pinheiro — Anais da Província do Rio Grande, 1839.
123 — José E. Garcez Palha — Efemérides navais.
124 — José E. Garcez Palha — Combates de terra e mar.
125 — José E. Garcez Palha — Notícia histórica de alguns quadros navais.
126 — José J. Machado de Oliveira — Recordações históricas (Rev. I. H. Bras. vol. 23)

127 — José Maria Paz — Memórias.
128 — José M.S.P. do Rio Branco — Efemérides brasileiras (Rev. I.H. Bras. tomo 82, 1912).
129 — José M.S.P. do Rio Branco — Efemérides Brasileiras. (Rev. do I.H. Bras. Tomo 82. 1917).
130 — José M.S.P. do Rio Branco — Apontamentos históricos da Guerra do Prata (Vide: Revista do Instituto Cientifico de S. Paulo, 1864-65.B.N.)
131 — José M.S.P. do Rio Branco — Artigo em "A Nação", do Rio de Janeiro 1874-75 sôbre a Campanha Cisplatina.
132 — José M.S.P. do Rio Branco — Anotações aos "Anais" de L.M. de Lima e Silva.
133 — J. Egon A. Prates — O Marechal de Campo José de Abreu.
134 — J.J. Biedma — Crónica Histórica del Rio Negro de Patagones.
135 — J.S. Torres Homem — Anais das guerras do Brasil.
136 — Juan Amadeo Balrich — Historia de la Guerra del Brasil, 1905.
137 — Juan Henrique Kenny — La escuadrilla republicana, etc.
138 — Ladislau dos Santos Titára — Memorias do grande Exército Libertador.
139 — "La Nación" — Diário de Buenos Aires — Artigos históricos de diversas datas.
140 — "La Prensa" — Diário de Buenos Aires — Artigos sôbre a campanha Cisplatina, etc.
141 — "La Razón" — Diário de Buenos Aires — Vários artigos sôbre a Guerra Cisplatina
142 — L. Ambruzzi — Efemérides uruguayas.
143 — L. Ambruzzi — Mapa histórico.
144 — Laurenio Lago — Brigadeiros e Generais de D. João VI e D. Pedro I no Brasil.
145 — Laurenio Lago — Relação nominal dos Generais efetivos do Exército.
146 — Laurenio Lago — Medalhas e condecorações brasileiras.
147 — Leopoldo de Freitas — História militar do Brasil, 1911.
160 — Manoel J. de Macedo — Ano biográfico brasileiro.
149 — Luiz Gls. dos Santos — Memória para servir a História do Brasil.
150 — Lobo y Riudavets — Manual de la navegación del Rio de la Plata.
151 — Lucas A. Boiteux —A Marinha brasileira nos reinados de D. João VI, etc.
152 — Lucas A. Boiteux — A Tática nas campanhas navais nacionais.
153 — Lucas A. Boiteux — A Marinha na Campanha da Cisplatina (Rev. do I.H. Bras.)
154 — Lucas A. Boiteux — Ministros da Marinha (1808-1840).
155 — Lucas A. Boiteux — A Escola Naval.
156 — Lucas A. Boiteux — As façanhas de João das Bottas.

157 — Lucas A. Boiteux — Notas para a História catarinense.
158 — Luiz Barroso Pereira — Artigo publicado na "Revista Popular", Rio de Janeiro, de 15 de fevereiro de 1862.
159 — Luiz J. de Carvalho — Análise e refutação do libelo... do Barão da Prata
160 — Luiz M. de Lima e Silva — Anais do Exército brasileiro, 1862.
161 — Mário de Vasconcellos — Motivos da História diplomática.
162 — Marques dos Santos — Medalhas Militares Brasileiras.
163 — Memoria de la expedición de los 33 al mando del general J.A. Lavalleja para expulsar los portugueses de la Banda Oriental.
164 — Manifesto ou exposição fundada e justificativa, etc. da Côrte do Brasil.
165 — Miguel M. Lisboa — Memorandum sôbre a cessão da Esquadra Chilena à Argentina
166 — M. Pinto Bravo — Curso de História Naval.
167 — Miranda de Azevedo — Memórias do Rio de Janeiro, 2 vols.
168 — Nilo Val — Campanhas Brasil-Rio da Prata, 1917.
169 — Oliveira Lima — Formation Historique de la Nacionalité Brésilienne.
170 — Orestes Araujo — Efemérides uruguayas
171 — Orestes Araujo — Resumen de la Historia... del Uruguay, 1904.
172 — Orestes Araujo — Perfiles Biográficos
173 — Padre Amaro — Defesa do Barão do Rio da Prata.
174 — Pinto da Rocha — A política brasileira no Prata.
175 — Pinto da Rocha — História diplomática do Brasil.
176 — P. Prado — Paulística.
177 — Romeo Bernotti — Fondamenti de strategia navale.
178 — Romeo Bernotti — Fondamenti de tactica navale.
179 — R. Daveluy — Étude sur l'estratégie navale.
180 — R. Daveluy — La lutte pour l'empire de la mer.
181 — Rodrigo J.F. Lôbo — Correspondência oficial.
182 — Rodrigo P. Guedes — Correspondência oficial.
183 — Rodrigo P. Guedes — Echec et mat à impostura etc.
184 — Ramón de Cáceres — Apuntes reservados, etc.
185 — *Recordação* dos direitos do Império do Brasil à Província Cisplatina.
186 — *Refutação* plena ao impresso inserido no "Diario Fluminense", 17-XII-1827.
187 — Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.
188 — Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Santa Catarina.
189 — Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul.
190 — Revista do Instituto Histórico e Geográfico de S. Paulo.

191 — Revista Marítima Brasileira — 1851-54.
192 — Revista Marítima Brasileira — 1880-942.
193 — Revista Militar.
194 — Revista do Estado Maior do Exército.
195 — R.M. Galanti — História do Brasil.
196 — Rubio Brasiliano — O Rio Grande do Sul e a Cisplatina.
197 — Sarmiento — Facundo.
198 — Santiago Vásquez — Apuntes biográficos.
199 — Sisson — Galeria biográfica de brasileiros
200 — Spectator — Periódico do Rio de Janeiro. Carta de um Oficial da *Liberal*.
201 — S. Storni — Interesses argentinos em la mar.
202 — Tavares Bastos — Expedição da Patagonia Rio de Janeiro, 1862.
203 — T. Caillet Bois — Ensayo de História Naval Argentina.
204 — T. Caillet Bois — Costa sur y Plata — Episódios.
205 — T. Caillet Bois — Los Marinos
206 — T. Meirelles da Silva — Apontamentos para a História da Marinha Brasileira, 3 vol.
207 — T. Meirelles da Silva — História da Marinha Brasileira.
208 — Testemunha Ocular — Relação das operações da Esquadra de Buenos Aires, etc., B.N.
209 — Um Militar — Um belo dia da América do Sul, o dia 2 de março de 1826, (Vide: "Correio Mercantil", do Rio de Janeiro, de 8 de março de 1856).
210 — V. Fidel López — Historia de la República Argentina.
211 — Victor Arreguine — História del Uruguay.
212 — Woodbine Parish — Account of a voyage to explore the river Rio Negro, etc.
213 — Visconde de Taunay — Augusto Leverger.
214 — "Verdadeiro Liberal" — periodico do Rio de Janeiro. (Carta de 1 oficial de Marinha).
215 — Luiz de Camões — Lusiadas.
216 — J. Cândido — O Brasil.
217 — "Correio Mercantil" — periódico da Bahia.
218 — "Mensajero Argentino" — periódico de Buenos Aires de 1826.
219 — General Marmont — Memorias.
220 — C. Imhoff e R. Levenne — La historia argentina en cuadros, 1919.
221 — G. Darrieu — La guerre sur mer.
222 — Sargento Albuquerque — Em caminho da guerra, 1917.
223 — Carlos Maul — A intriga entre o Brasil e a Argentina.
224 — T. Caillet Bois — História naval argentina, 1937.

225 — O. di Giamberardino — A arte da guerra no mar (trad. de M. Magaldi), 1939.
226 — C. Penna Botto — Campanhas navais sul-americanas, 1940.
227 — Costa Filho — Augusto Leverger, Barão de Melgaço, 1919.
228 — J.M.A. — A evolução da Marinha, 1909.
229 — M. Cortés Arteaga — El cerco de Montevideo, 1936.
230 — J. Resende Silva — A fronteira do Sul, 1922.
231 — Documentos para servir al estudio de la Independencia Nacional (Uruguai) 2 vols.
232 — "Revista Histórica" — publicação do Museu de Montevidéu.
233 — J.I. de Abreu e Lima — Compêndio da História do Brasil
234 — Basílio de Magalhães — Expansão geográfica do Brasil colonial
235 — Francisco Bauzá — Dominación española en el Rio de la Plata.
236 — Amilcar S. dos Santos — A guerra entre o Brasil e a República Argentina em 1827.
237 — Amilcar S. dos Santos — Os hespanhóis no sul do Brasil.
238 — Amilcar S. dos Santos — As negociações Bawer-Ihyn e a rebelião no Rio de Janeiro.
239 — Amilcar S. dos Santos — O 1.º Chefe do E.M. do Exército.
240 — Documentos relativos à Cisplatina in "Rev. Militar do Brasil".
241 — J.C. de Macedo Soares — Falsos troféus de Ituzaingó.
241 — Apêndice ao Padre Amaro — Londres, 1826.
243 — Um Riograndense — Reflexões sôbre o generalato do Conde de Caxias.
244 — Alberto Rangel — Transanteontem — 1943.
245 — Alvaro de Alencastro — As missões orientais do Uruguai — Rev. I.H. do RGS. 1933.
246 — Anais do Itamaratí.
247 — Basílio de Magalhães — História do Brasil.
248 — Henrique O. Wiederspohn — Batalha de Ituzaingó — Rev. Ins. Hist. de RGS.
249 — J.R. de Sena Pereira — Memórias e reflexões sôbre o Rio da Prata.
250 — E.F. de Souza Doca — A Independência Uruguaia — Rev. I.H.R.G.S.
251 — E.F. de Souza Doca — Pinheiro centenário do combate de Monte Santiago, 1927.
252 — Vieira Peres — A Querência, 1925.
253 — Lobo Bareto — Apontamentos históricos, etc (com anotações do Barão do R. Branco. (Rev. I.H. R.G.S.)
254 — J. Caillet de Bois — La invencible "25 de Mayo", artigos. E outros citados no texto.

ÍNDICE GERAL

SEGUNDA PARTE

O INFANTE D. HENRIQUE

O Infante D. Henrique

J. BARROS DE MORAIS

Sôbre o Infante D. Henrique, o solitário estudioso de Sagres e impulsionador da fase mais brilhante da História de Portugal, cujo 5.º centenário de falecimento será condìgnamente celebrado no ano vindouro, muitos e eruditos trabalhos foram, já, publicados, não sòmente de autores brasileiros e lusos, como até de escritores alienígenas, todos êles enaltecendo o valor e as qualidades do filho do herói de Aljubarrota e da austera D. Filipa de Lencastre, educada nos velhos moldes da Inglaterra medieval. Houve quem afirmasse, e com alguma razão, ter sido a epopéia dos portuguêses, na dilatação da Fé e do Império, para citar o inspirado vate, a pedra milenar que marcou o início dos tempos modernos, animados que foram pelo Infante Navegador; as grandes invenções, a queda de Constantinopla, o achamento da América — emprêsa que não entusiasmou os portuguêses, empenhados na busca das Índias através do sul do Continente Negro — não alcançaram, na época, a importância que, para o Ocidente, ávido de especiarias e de outras preciosidades das ignotas paragens do lendário Nascente, reveladas pela fibra de quem, à custa de sangue, suor e lágrimas, pilotando minúsculas embarcações, pôs em evidência civilizações desconhecidas na Europa.

O meio familiar e social

A nobre cidade do Pôrto, de vetustas tradições, com intenso comércio vinícola exercido por navios que, de tôda cristandade, ali acorriam para carregar o precioso produto, assistiu ao nascimento, a 4 de março de 1394, do terceiro rebento do casal régio. Filho do intrépido Mestre de Avis, que se apossara do trono de maneira audaciosa, inaugurando uma linhagem ilustre nos fastos da velha monarquia, teve como progenitora a piedosa princesa britânica, filha de João de Gande, da melhor nobreza das Ilhas, e ligado a distintas famílias reinantes da Europa. Com um berço assim ilustre, recebeu, juntamente com os seus irmãos, esmerada educação, de acôrdo com as lídimas tradições da Idade Média, cavalheiresca e cristã. As andanças da côrte, sem um paradeiro fixo, longe de prejudicarem a formação moral e intelectual dos infantes — havia, também, a graça feminina de D. Isabel, futura duquesa de Borgonha e mãe de Carlos, o Temerário — imprimiram um cunho porventura mais nacional ao ensino ministrado por mestres escolhidos, além de propiciarem o contacto dos povos dos campos e das cidades com aquêles que, um dia, os iriam dirigir, filhos de um soberano vindo da bastardia e, como tal, com costados absolu-

tamente plebeus e levado ao trono por uma revolução de caráter lìdimamente popular.

Espírito eminentemente prático e cismador, entregou-se o futuro Navegador, com afinco e paixão, ao estudo das Matemáticas e da Astronomia, servindo-lhe de mestres, possìvelmente, conceituados sábios de origem árabe e judia. A Geografia e a História tomavam-lhe o tempo e o manuseio dos clássicos era sua ocupação constante, restando-lhe, ainda, vagares, para leitura dos feitos dos cavaleiros andantes, da vida dos santos e dos heróis nacionais. Ao estudo da Filosofia e da Teologia não se alheava o circunspecto mancebo, fascinado pelas belezas dos mistérios cristãos, realizando-se, na sua pessoa, uma síntese perfeita de vida ativa e contemplativa, ao gôsto dos espíritos superiores de uma época em que o Renascimento dava os seus primeiros passos e entrava em plena decadência a mentalidade medieval no que ela tinha de rançoso : o sonhador, o místico, o asceta era, ao mesmo tempo, o homem de visão larga para certos empreendimentos, menos para a política, onde tanto claudicou — eis o produto saído das forjas reais e que se transfigurou no enigma humano a quem Portugal e a cultura ocidental tanto devem.

O meio familiar e social em que se plasmou o caráter de D. Henrique naquela côrte severa, onde o Condestável Nunalvares Pereira sobressaía por suas qualidades de cavaleiro de legenda, a par de virtudes das quais deixou rescendente fama nas velhas crônicas, era o santuário onde já não tinham guarida os deslizes pecaminosos da passada dinastia, varrida que fôra dos paços reais pelo ferro de D. João: respirava-se uma outra atmosfera, em que o próprio rei, o de Boa Memória, dando o melhor exemplo de sisudez e austeridade, quiçá sob a pressão da espôsa, afastara para longe do trono o filho pré-matrimonial, aquêle D. Afonso, conde de Barcelos, que iria por sua vez servir de tronco a outra poderosa casa que se enobreceu mediante casamentos vantajosos, ostentando, ao depois, o diadema real português. O reinado de D. João foi, sobretudo, uma fase de restauração, mediante os esforços conjugados do soberano, da sua enérgica mulher, do Condestável Santo e da própria nobreza do reino, além da simpatia dos burgueses, que viam no trono um dos seus, filhos que eram de D. Pedro I e da plebéia Teresa Lourenço. A união nacional portuguêsa, sem dialetos diferentes, apenas com diferenças prosódicas que, nos dias de hoje, imprimem, ainda, um cunho pitoresco à fala daquela boa gente, raças que se caldearam naturalmente, com a facilidade exogâmica dos nosos ancestrais lusos; mouros do Algarve, misturando o sangue com os celtas conquistadores, forneceram a matéria prima com que contou D. Henrique para o início das suas explorações, lançando mão de rudes pescadores e modestos marinheiros que conduziam suas "barchas" para as brumas de Flandres ou para as águas mediterrâneas, sulcadas pelas soberbas galeras de Veneza e de Gênova.

O Cavaleiro da Cruz

Planejava D. João conferir as esporas de cavaleiros aos seus filhos mais velhos em pomposa e rica festa, para a qual convidaria a fina flôr da nobreza do país e do estrangeiro. Os primos de Castela e Aragão, os poderosos reis de França e Inglaterra, os fogosos cavaleiros de Filipe-o-Bom, os orgulhosos príncipes e barões do Santo Império não se fariam de rogados para aquelas ruidosas festanças, em que a fidalguia da Europa terçava armas na graça dos torneios e justas, nos bailes magníficos, nos banquetes pantagruélicos, a exigirem resistência física fora do comum, tamanha a profusão de viandas e o consumo de bebidas, enquanto bardos e menestréis dedilhavam seus alaúdes ou decantavam os feitos dos cavaleiros da Távola Redonda; ruidosas caçadas completavam o restante do programa idealizado para entreter aquela nobreza aventurosa, de resto sem outras ocupações mais úteis. Portugal atravessava um período de prosperidade e de paz, o comércio com os países europeus carreava luzidas dobras para o Erário e havia trégua com os seculares rivais, os vizinhos de Castela e, por isso, era razoável que o rei se desse ao luxo de uma festa em que os seus bem amados filhos, a começar de D. Duarte, herdeiro do trono, seriam armados cavaleiros, em consonância com a nobre arte da cavalaria medieval.

Os infantes, convocados pelo pai, com respeito e em silêncio, ouviram a apaixonada exposição dos planos paternos, mas — ó que desilusão! — não se entusiasmaram: Pelo contrário: apresentaram outro projeto em que, a juízo dêles, o dinheiro e as energias teriam mais útil e rendosa aplicação do que naquelas estéreis festanças de comes-e-bebes. Ali perto ficava a África infiel; valia a pena desalojar os sarracenos do litoral africano, donde partiam suas aguerridas embarcações levando piratas audaciosos que atacavam as populações cristãs, quando não se lançavam de surprêsa sôbre os inermes navios dos odiados "cães" sarracenos com quem tinham velhas contas a ajustar e que os vinham, pouco a pouco, desalojando dos baluartes de que seus antepassados se haviam apoderado na península ibérica. Ceuta, diante de Gibraltar, era prêsa fácil, a despertar a cobiça de um exército bem aparelhado e, uma vez conquistada, serviria de ponto de apoio para operações vindouras visando ao desgaste do império do Islã, então em franco progresso na Europa Oriental. Portugal, terra de Santa Maria, berço de cruzados que expulsaram os mouros das margens do Tejo e do Algarve, não poderia deixar de aproveitar oportunidade tão fagueira; sòmente no campo de batalha, lavando com sangue mourisco as lâminas das espadas, consentiriam aquêles filhos de um grande guerreiro em receber a investidura de cavaleiros e, ao mesmo tempo, o emblema de cruzados sôbre as cotas de malha.

Foi D. Henrique o mais estrênuo apologista da arrojada idéia, revelando, na oportunidade, tôda sua fibra de guerreiro, amante das

aventuras, surpreendendo a todos quantos lhe admiravam a fleugma britânica, herança do sangue materno, misto de asceta e de soldado, em que a fibra do militar, longe de ser abafada por suas tendências de homem de estudo, aflorou simultâneamente. O Infante apelou para tudo e para todos, para a rainha, sua mãe e, quando até mesmo a intercessão de D. Filipa parecia falhar, lançou mão de um grande trunfo, valendo-se do prestígio imenso de que desfrutava o Santo Condestável, cuja opinião oracular removeu as dificuldades opostas por D. João I. Sim, os rapazes podiam ir e não iriam sòzinhos: acompanhá-los-ia o pai, purificando com o sangue dos infiéis as mãos ainda tintas de sangue de irmãos na fé.

A expedição foi coroada de pleno êxito; D. Henrique e os irmãos operaram prodígios de bravura e, na mesquita principal de Ceuta, consagrada como templo cristão, receberam as ambicionadas insígnias da Ordem da Cavalaria. As espadas dos infantes, presenteadas pela mãe moribunda e que não chegou a alcançar, com vida, a hora da vitória africana, rebrilharam à luz dos círios, enquanto se desenrolavam as pomposas cerimônias a que o pai, orgulhoso de tais filhos, assistia comovido. D. Henrique, sério e reservado, de hábitos morigerados e quase monacais — diz-se que cingia permanentemente incômodo cilício e observou, durante tôda a existência, rigoroso celibato — surpreendeu a todos pelo destemor, chegando aos limites da temeridade no decurso das operações bélicas que trouxeram para Portugal o primeiro trato de terra africana, primícias das muitas e muitas léguas a vírem de futuro, através das conquistas dos audazes marinheiros que, sob sua égide, partiriam em demanda de novos mundos.

Não se encerraram, todavia, com a tomada da praça africana, os tumultuosos anos da fase de guerreiro e de cruzado do nosso herói. Seu entusiasmo, nem sempre servido por equivalente tino político e, por certo, o êxito da emprêsa anterior, levaram-no a nova aventura, infelizmente marcada pelo insucesso e pelo martírio do seu mano, o Infante D. Fernando, sacrificado no desastroso ataque a Tânger. D. Duarte, então no trono, por falecimento do velho pai; o insígne D. Pedro, o das "Sete Partidas", seu outro irmão, D. João e grande parte da nobreza ofereceram tenaz oposição a tão arrojada, quão desnecessária expedição; a teimosia de D. Henrique, com o auxílio da rainha que, segundo se diz, por picardia ao cunhado D. Pedro tomou o partido do Navegador, chamaram para sua causa a aprovação do vacilante rei, aprestando-se um luzido exército, em grande parte dizimado pelas hordas de Mahoma, a despeito dos atos de bravura dos seus soldados, que levavam como chefes homens da estirpe de um Alvaro Vaz de Almada, herói de Azincourt, um Fernão Alvares Cabral, avô do descobridor da nossa pátria, sem falar no valente Bispo de Ceuta, exímio no manejo da espada, tanto quanto no uso do báculo pastoral. O longo martírio do Infante Santo, refém nas mãos dos inimigos, foi o pesado tributo pago pela imprudência daquêle irmão que em vão

se ofereceu para ficar como prisioneiro no lugar do mano mais jovem, por culpa sua conduzida à fatídica aventura. Encerrou-se, assim, nostálgica e inùtilmente, a primeira etapa do ciclo guerreiro de D. Henrique. Pesaroso e humilhado, carregando consigo a dor impotente de resgatar o irmão prisioneiro, que se finou na maior penúria em terras de infiéis, legando exemplos de heroísmo cristão, D. Henrique fugiu cada vez mais da vida tumultuosa da côrte, onde sòmente aparecia nas ocasiões em que sua presença era estritamente necessária, isolou-se no seu alcantilado promontório, devotando-se, de corpo e alma, à obra de desbravamento do Atlântico. Até o final dos seus dias viveria só e exclusivamente para a sua adorada família de navegantes, astrônomos, cartógrafos, pilotos e intérpretes de línguas exóticas, de vez que renunciara espontâneamente aos legítimos prazeres de fundar a sua própria família carnal. Sagres seria a sua espôsa bem amada, aquêle grupo heterogêneo de homens ligados ao mar e à pesquisa do céu formaria a sua família, perpetuando a sua geração espiritual.

O Solitário de Sagres

Admite-se geralmente ter D. Henrique lançado no extremo sudoeste da velha Lusitânia uma verdadeira Academia Naval, notável centro de estudos avançados de náutica, dando-lhe, possìvelmente, uma organização semelhante à Universidade de Coimbra, carinhosamente aquinhoada pelos reis portuguêses. O que se convencionou denominar "Escola de Sagres" não foi exatamente isso: foi, é verdade, um cenáculo de sábios de várias origens e procedências, cristãos de Espanha, de Portugal e da Itália, unindo seus esforços aos de mestres árabes e judeus, mas não se pode levar ao exagêro de ver na emprêsa do Infante um estabelecimento regular de ensino, com seu regimento, horário de atividades escolares e tudo quanto acompanha a vida de um estabelecimento onde se ministra a educação, nos moldes de Coimbra e de outras notáveis Universidades da Europa.

Embora sem o aspecto de estabelecimento regular de ensino, foi Sagres um grande laboratório científico onde a etnografia, a geografia, a astronomia — que já não era a astrologia empírica da Idade Média — e a náutica encontraram vasto campo de experiência e de observação, atraindo, com o brilho das inteligências que ali se aplicavam aos estudos, o que havia de mais seleto na Europa de então, sequiosa de novidades e apertada, de um lado, pelo avanço fulminante das hordas agarenas e, por outro, pelas necessidades de uma população cujo aumento exigia novas terras e novas fontes de abastecimento. Depois de Sagres, observa o Almirante Gago Coutinho, estudioso do assunto e autor de interessantes trabalhos, dos quais vale destacar "A Náutica dos Descobrimentos", as viagens dos marinheiros portuguêses não foram tentadas ao acaso — a acertar — pois tiveram, a par da inevitável audácia dos navegantes, uma prévia preparação científica, que lhes foi ministrada naquele avançado centro de estudos, estipen-

diados pela bôlsa farta do Mestre da Ordem de Cristo que chegava mesmo a apelar para empréstimos junto aos irmãos, quando esgotados os recursos das rendas da Ordem, apesar das largas concessões feitas pelos Romanos Pontífices, concedendo ao referido sodalício amplos poderes de arrecadação de bens e legados, de dízimos e doações: tudo isto era bem pouco para a larga soma de capitais exigidos para o grande investimento, sabendo-se, embora, que a Ordem de Cristo chegou a ter 454 Comendadores, com o rendimento de 250 000 cruzados, possuindo o senhorio de 21 vilas, de acôrdo com fontes mencionadas por Costa Brochado, autor de valioso estudo sôbre D. Henrique, já em segunda edição.

Cumpre salientar que um dos maiores entusiastas da emprêsa henriquina, a despeito do que possam afirmar escritores animados de despeito contra D. Pedro, foi êste nobre irmão do Infante Navegador. O malfadado Infante das "Sete Partidas", como lhe chamam os estudiosos da História Lusitana, nas suas excursões pela Europa, visitou os arsenais e carreiras de construções de Veneza e de Gênova, anotanto tudo quanto lhe interessava sôbre velame, tonelagem e outros detalhes técnicos de construção naval; trouxe preciosos mapas e magníficos pergaminhos contendo cópias de tratados de Astronomia, tudo passando ao seu dileto mano, a quem prestou integral apoio, no período regencial, durante a menoridade do sobrinho, o futuro Afonso, o Africano. Visitando a Princesa do Adriático, cidade que possuía uma frota de mais de 3 000 navios de carga e um décimo de barcos de guerra com uma tripulação de 25 000 homens, apercebeu-se o Infante D. Pedro da relevância da marinha veneziana, sendo de supor que, por influência dêle, tenham os engenheiros navais de Lagos aperfeiçoado a caravela, que veio tomar o lugar das galeras, barinéis e outros tipos de barcos que levavam a desvantagem de navegar, apenas, a favor do vento. Tudo indica que os rijos pescadores algárvios herdaram dos mouros, seus antepassados, o segrêdo de navegar em qualquer direção, seja a favor, seja contra o vento, aperfeiçoando-se tal técnica no tempo de D. Henrique, que teria adaptado aos seus barcos a avançada técnica de construção trazida pelo seu curioso irmão das suas observações nos movimentados estaleiros da península itálica.

Ensejavam as garbosas caravelas dos estaleiros de Portugal não sòmente as viagens de alto mar e à bolina, como também maior rapidez de manobra, permitindo, ademais, a exploração de pontos litorâneos de pouca profundidade, onde um navio de maior calado, na certa, encalharia: Varadas em terra, podiam receber melhor limpeza de casco, após meses de navegação em águas equatoriais, infestadas de parasitos desconhecidos e com o tabuado empenado pelo rigor do clima tropical. Eram os valentes barcos, no dizer de Cadamosto, os "melhores que andam sôbre o mar, e não há sítio onde não possam navegar". Durante muito tempo a técnica da sua construção foi segrêdo ciosamente resguardado pelos armadores portuguêses aos es-

piões de Flandres e das rivais repúblicas marítimas da Itália. Sagres era um lugar pacato, longe do bulício de Lagos, em cuja baía carpinteiros navais trabalhavam a boa madeira das florestas de Portugal e das ilhas que se iam descobrindo, tornando-se uma grande colméia, sob a supervisão diuturna do seu animador, o grande Infante, que abandonava, por vêzes, a paz conventual dos seus paços de Sagres, para estimular e premiar os obreiros incansáveis dos estaleiros situados nas margens da famosa baía, a resguardo dos espiões das potências rivais.

Sem o intuito de subestimar o valor de D. Henrique, é justo que se não omita a participação de D. Pedro. Caindo em desgraça e morto na tragédia da Alfarrobeira, cuja análise é controvertida entre os hsitoriadores da nação irmã, aquêle segundo filho de D. João I com D. Filipa não mereceu de Azurara e de outros cronistas, movidos pelo aulicismo e subserviência aos vitoriosos de então, as referências elogiosas que hoje lhe fazem os estudiosos da História dos Descobrimentos, pagamento de merecido tributo a quem, como regente, deu mão forte aos planos do irmão. Inteligente e observador, apaixonado humanista, dotado de qualidades políticas de certo modo superiores aos demais membros daquela mui conhecida e "ínclita geração de Infantes", pesquisador de tudo quanto significasse progresso técnico, foi D. Pedro o braço forte a amparar as iniciativas de D. Henrique, vencendo até fortes obstáculos oferecidos por fôrças poderosas, para as quais as asas da águia de Sagres deveriam ser aparadas, que a nação iria, por certo, à matroca, se se desse guarida aos planos daquele visionário de incapacidade notória e que provocara a desastrosa campanha de Tânger, de tão trágica recordação.

D. Pedro não se deixa intimidar e durante sua regência, o Papa concedeu à Ordem de Cristo, financiadora principal da emprêsa henriquina, grande soma de vantagens espirituais e materiais, ao mesmo tempo em que recebeu D. Henrique largas concessões, seja por meio de cartas e alvarás, em que lhe é assegurado o monopólio da navegação nas novas conquistas, seja em inúmeras outras facilidades a demonstrarem o empenho daquele príncipe em prestigiar plenamente os empreendimentos do criador de Sagres; contudo parece que D. Henrique não esteve à altura do que dêle se poderia esperar, na hora crucial em que se abateu a desgraça sôbre a ilustre vítima das intrigas dos Braganças, conluiados com os inimigos do das "Sete Partidas", que morreu miseràvelmente, sem uma ajuda, pelo menos moral, do irmão a quem tanto prezava e por quem tanto fizera...

Após a morte do seu irmão, D. Henrique afastou-se inteiramente da vida da côrte, onde só colhera aborrecimentos e dissabores, dedicando-se totalmente à sua querida "família" de Sagres, onde mantinha uma côrte interessante com curioso fidalguia de mouros, judeus, catalães, franceses e genoveses enobrecidos na arte náutica, de mistura com reféns da Berbéria, filhos do misterioso Saara ou negros

trazidos para aprenderem a língua e a religião dos descobridores. Os sucessos ocorridos desde o desaparecimento de D. Pedro até ao falecimento de D. Henrique são relativamente modestos ante a sucessão de feitos que encheram o calendário no período anterior, tão prenhe de resultados magníficos. Madeira, Açores, Bojador, Cabo Verde e Senegal foram marcos que assinalaram o caminho árduo dos mareantes e aventureiros em demanda da Índia fabulosa e do reino do misterioso Prestes João. A coleta da grande e dourada messe ficaria reservada para os sobrinhos, o Príncipe Perfeito, D. João II, e o duplamente venturoso D. Manuel, irmão de D. Diogo, Duque de Viseu, fulminado pelo punhal de D. João, conhecedor de uma conjura contra sua pessoa.

Homem de um século de transição, dotado de invejáveis dotes, mas de alguns defeitos, entre os quais avultam tenaz intransigência e falta de tino diplomático, o Infante D. Henrique foi, sobretudo, um cruzado, um sábio e um homem de ação, aplicando-se, no final da sua carreira, a empreendimentos de ordem lucrativa, possuindo tinturarias e saboarias, cujos rendimentos eram aplicados na construção naval, pagamento do seu pessoal, auxílio aos órfãos e viúvas, aquisição de gêneros de resgate, artilharia para as suas embarcações de combate ao corso, alfaias das igrejas do seu padroado e construções de inúmeros edifícios e fortalezas nas terras de além-mar. O seu conhecido lema "*Talent de bien faire*" revela o amor à perfeição que, no seu modo de conceber as cousas e procurar realizá-las, assumia um aspecto de paixão e teimosia. Sem jamais ter saído de Portugal — não se leve em conta a dupla expedição africana — foi êle um universalista, um Júlio Verne da Idade Média, com o espírito aberto a tudo quanto, vindo do mundo exterior, pudesse contribuir para diminuir ou, quiçá, anular a pressão exercida pelas hordas sarracenas na sua marcha avassaladora contra o Ocidente cristão. O comércio das Índias era o sangue vital do mundo muçulmano, compreenderam-no os "práticos" e realistas mercadores de Veneza, que se acomodaram muito bem com os donos daquele comércio, mas destruídas as bases de abastecimento nas remotas paragens indostânicas, onde vetustas tradições admitiam a existência de povos cristianizados desde os primeiros séculos da nossa era, julgava o Infante possível derribar o império do Crescente, elevando, sôbre suas ruinas, o luminoso reino de Cristo.

O solitário de Sagres, sentindo, embora, sôbre seus ombros o pêso dos anos, não se furtou, no entanto, ao dever de, na qualidade de Mestre de uma Ordem de Cavalaria, acompanhar seus jovens sobrinhos na conquista de mais uma praça marroquina, encerrando nobremente sua carreira de cruzado e preparando-se para a última e grande viagem da imortalidade e da glória — glória que não é sòmente de Portugal e do Brasil, descoberto pela gente de sua Escola, mas é uma glória de tôda a humanidade.

Seminário de Guerra Moderna

QUE PAPEL DESEMPENHARÃO AS ARMAS ATÔMICAS EM CASO DE NOVA GUERRA MUNDIAL?

Exm.º Sr.
Contra-Almirante CESAR AUGUSTO MACHADO DA FONSECA

A ES CEME acaba de empreender um Seminário de Guerra Moderna, *através do qual foram focalizados os problemas da guerra atômica em face da organização militar brasileira.*

O assunto é da maior importância e atualidade, motivo por que a coluna militar de "Jornal do Brasil", deseja recolher a opinião das mais autorizadas expressões do meio militar brasileiro. É o que encarecemos a V. Ex.ª através do questionário anexo:

Respeitosamente,
Humberto Peregrino, coronel,
Diretor da Biblioteca do Exército

Questionário e suas respostas.

1 — *Acredita que as armas atômicas prevalecerão em futuro conflito armado?*

Resposta:

Sim, pois que possibilitarão ataques decisivos. Mas, para isso, se faz mister, um perfeito entrosamento entre o Exército, a Marinha e a Aeronáutica — de modo que todos os meios e recursos possam ser usados, em concordância nos momentos oportunos.

Ademais, sua simples existência, constitui uma intimidação nuclear constante, cuja influência, não há a negar, é grandemente ponderável, para as decisões de um Chefe.

2 — *Em caso de guerra de grande amplitude, acredita que as armas e engenhos atômicos serão empregados indiscriminadamente e sem limitações ou considera mais provável o emprêgo de armas e engenhos atômicos apenas no quadro das operações táticas?*

Resposta:

De início não — No decorrer do conflito armado, porém, circunstâncias periclitantes, provocando situações terribilíssimas, poderão levar a efeito seu emprêgo indiscriminado, obedecendo por certo, um determinado plano — O que não há dúvida, é o seu uso imediato, embora moderado a princípio, em uma ação estratégica contra os grandes centros de produção e núcleos de atividades bélicas e militares — No quadro das operações táticas, seu emprêgo constituirá uma norma constante de proceder.

3 — *Admite que algum país, na atualidade, detém superioridade quanto às armas atômicas capaz de permitir usá-las para decidir a guerra, como fizeram os Estados Unidos contra o Japão, no último conflito?*

Resposta:

Sim, com certa reserva: — Os Estados Unidos da América do Norte, no âmbito de ação da OTAN (NATO). Sua superioridade é manifesta, considerando a situação estratégica criada, em tôrno da Rússia e seus Satélites. A iniciativa de pronto e enérgica, dentro das Zonas por êles ocupadas permitindo uma ação imediata e rápida, em várias direções, tendo por objetivo pontos sensíveis do inimigo, os efeitos de destruição serão vultosos — os quais poderão concorrer grandemente para decisão da guerra. Todavia, é preciso ter sempre presente que embora a arma atômica seja a mais mortífera arma, jamais produzida, é simplesmente uma arma — e por isso, sua ação poderá ficar sujeita a restrições que podem diminuir a extensão ou anular seus efeitos — Conseqüentemente, as operações de desembarque, de invasão ou de ocupação continuarão a ser feitas e desenvolvidas, dependendo o êxito das mesmas, apenas, na disposição, no poder combatente e no valor combativo de quem toma a ofensiva.

4 — *Considera que o Brasil deve preparar-se para a guerra atômica? De que maneira e em que medida, tendo em vista as suas possibilidades materiais de um lado e os riscos que correm por fôrça de sua posição político-geográfica?*

Resposta:

O uso das armas atômicas pelo Brasil, bem como para tôdas as Nações da América do Sul, não é uma idéia praticável, não só pelo

seu elevadíssimo custo, como também pela grande amplitude a ser dada na renovação completa de todos os meios próprios.

Se se tratar de uma guerra, de caráter ou natureza que se espera, aliás, já delineada no panorama mundial, o Brasil participará da mesma, contando com todos os recursos nucleares dos Estados Unidos da América do Norte. As Nossas Fôrças, pois, face às nossas grandes deficiências, terão apenas, de empreender missões compatíveis às guerras secundárias — mesmo porque, a meu ver, o conflito armado iniciar-se-á, sem o emprêgo das armas nucleares que ficarão reservadas para os momentos oportunos. Se, porém, a guerra for continental, entre o Brasil e uma Nação limítrofe ou mesmo entre duas outras Nações do Continente Sul-Americano, a Ação das grandes potências e as da América empenhar-se-ão a fundo no sentido de impedir o seu uso. Ademais, sendo Nações fronteiriças, cujas cidades importantes se acham próximas entre si, seria uma guerra suïcida.

Por conseguinte, o Brasil, não dispõe e não disporá tão cêdo, de recursos para enfrentar uma guera atômica.

Considerando uma guerra transoceânica, na conjuntura internacional que se observa, o Brasil terá de subordinar-se à orientação dada pela Junta Interamericana de Defesa, e, conseqüentemente ao Comando operacional unificado, o qual estabelecerá na organização de seus planos, as Tarefas de Nossas Fôrças. — Por certo, êle determinará e fornecerá o equipamento dos mesmos e também providenciará de acôrdo com as necessidades, incorporações de novas unidades, dispondo de armas modernas. Considerando, porém, a nossa geopolítica no Continente Sul-Americano, a nossa conduta nessa questão de armamento — deve ser sustentada tendo como fundamento a política Militar-Naval da Nação mais forte do Continente Sul-Americano.

A LEI DO MAR

Prof. Pedro de Miranda

A *Revista Marítima Brasileira* ocupou-se em tempo da modernização a estar-se tornando necessária na legislação dos mares; estacionária que ela permanece há séculos, é incapaz, já agora, de resolver os problemas que, em ritmo acelerado, brotam do progresso dos tempos.

Aludia-se nos artigos publicados nestas páginas às soluções esperadas da Conferência de Genebra, então convocada pela O.N.U. Não parece, pois, fora de propósito dedicarmos hoje um breve comentário ao mesmo tema, depois da reunião internacional terminada.

Se considerarmos os obstáculos que se opoem à evolução justa do Direito Internacional, é forçoso reconhecermos que a assembléia reunidade na Suiça tem produzido progresso no Código do Mar; e, ainda que não tenha podido sobrepor-se sempre às ineludíveis pressões dos países mais fortes, conseguiu reais progressos e deixou caminhos abertos para abordar em hora propícia problemas que, por enquanto, ficaram simplesmente contornados.

É muito difícil — diríamos, é humanamente impossível — que, na esfera do direito internacional público, o direito positivo traduza com pureza o direito natural — não há na sociedade entre nações a clássica divisão e harmonia dos três Poderes. Os encarregados de redigir a lei escrita são parte interessada em desviar a lei natural para o lado da própria conveniência. Mais difícil, ainda, é que a lei estabelecida se cumpra com justiceira inflexibilidade quando, para garanti-la, não existe fôrça coercitiva imparcial e independente que imponha o seu cumprimento a quem a desconheça ou esquive.

Toda a concepção jurídica descansa na coordenação entre uma lei justa e uma fôrça moral e materialmente capaz de a fazer respeitar aos insubmissos e aos relapsos. Ora, no direito internacional o segundo elemento desta conjunção é necessàriamente falho porque os autores, os intérpretes e os executores da lei são os mesmos; como os mesmos são também os interessados nela. Assim sendo, não é fácil que sêres humanos — e a consciência coletiva das nações se afaste do jul-

gamento sereno ainda mais do que as consciências individuais — possa agir limpidamente, de olhos fitos na suprema justiça, sem, freqüentemente, desviá-los para o chamado da própria conveniência.

Por isto, o Direito Marítimo, importantíssima parte do Direito Internacional, evoluiu sempre acompanhando aquilo que proclamava ser justo a nação ou as nações mais poderosas; e, também por isso, foi, e é, êle consuetudinário por excelência, vindo quase sempre a lei a sancionar situações de fato e não estas a criar-se em decorrência daquela.

Não é outra a evolução histórica dos problemas da liberdade dos mares e do comércio; a respeito dos quais, costumes e leis obedeceram aos ventos que sucessivamente sopraram de Portugal, Espanha, Inglaterra, Holanda, França e Estados Unidos, para só mencionarmos as potências que à "tour de rol" dominaram os mares. Liberdade de navegação e de comércio, tráfego de escravos, bloqueio, pesca, águas territóriais, etc. etc., foram outros tantos problemas que ao longo da história solucionaram-se à medida das circunstâncias, em meio a equilíbrios, nem sempre estáveis, entre o ideal supremo da Justiça, tantas vêzes invocado e tão poucas atendido, e os interêsses, melhor ou pior enfeitados por belas teorias ocasionais, reflexo das conveniências mais pujantes.

*
* *

Fiquem, porém, de lado estas considerações, teóricas e um tanto melancólicas, e vejamos de que maneira a Conferência de Genebra tem enfrentado os assuntos a ela submetidos, que em definitivo não são outros que o produto da necessidade sentida por várias nações de modificar o velho conceito de mar territorial para adaptá-lo às novas circunstâncias criadas pelos hodiernos conhecimentos do que seja plataforma continental, sua extensão, suas riquezas, e até dos recursos incalculáveis das zonas marítimas de além-plataforma.

Bem que seja certo que com hábeis acomodações diplomáticas fugiu-se à formulação de princípios terminantes nos que não poderiam convergir interêsses contraditórios, não é menos verdadeiro que um espírito de boa vontade permitiu atender, até um certo ponto petições justas de países, nem sempre fortes, e levar à letra dos tratados interessantes inovações no direito marítimo.

Reuniram-se em Genebra delegações de oitenta e seis nações e para a realização dos trabalhos foram estabelecidas as seguintes cinco comissões:

A 1.ª, para o mar territorial e a zona contígua; a 2.ª, para o mar-alto e seu regime geral; a 3.ª, para os assuntos de pesca; a 4.ª, para a plataforma continental; e a 5.ª, para o estudo do acesso ao mar dos países privados de litoral.

Em 29 de abril, terminaram os trabalhos, sendo os seus resultados distribuídos em quatro convenções cujos títulos são:

1.ª — Convenção sôbre o mar territorial e sôbre a zona contígua;
2.ª — Convenção sôbre o mar-alto;
3.ª — Convenção sôbre a pesca e a conservação dos recursos biológicos do mar-alto.
4.ª — Convenção sôbre a plataforma continental.

Vejamos a parte mais interessante de cada um dêstes quatro acôrdos:

CONVENÇÃO SÔBRE O MAR TERRITORIAL E SÔBRE A ZONA CONTÍGUA

Consta de 32 artigos, a entrar em vigor logo que 22 nações depositem seus instrumentos de ratificação ou adesão. Não poderá ser revista antes de transcorridos cinco anos, a partir de sua entrada em vigor.

Nas duas primeiras seções — 13 artigos de disposições gerais — achamos as declarações do direito de soberania sôbre o mar territorial, nos termos seguintes: "A Soberania do Estado se estende, além de ao seu território e às suas águas interiores, a uma zona de mar adjacente às suas costas, designada com o nome de Mar Territorial".

E acrescenta o artigo 2.º "A Soberania do Estado litorâneo estende-se ao espaço aéreo sôbre o mar territorial, assim como ao leito e ao subsolo dêsse mar".

Como pode observar-se, o problema principal: a determinação da largura do mar territorial, é evitado. Abordaram-no os Estados Unidos, propondo uma base de seis milhas, com mais seis outras para direitos exclusivos de pesca; porém, a proposta não conseguiu, no plenário, os dois terços estabelecidos como necessários. É possível — se considerarmos o ambiente favorável reinante na maioria das Delegações, simpático à sugestão norte-americana, — que, dentro de algum tempo, ela venha vencer a oposição que lhe moveram alguns países. Porém, como anteriormente fica dito, só passados cinco anos poderá modificar-se a atual Convenção; e já, depois dela assinada, assistimos a séria desavença entre a Grã-

-Bretanha e a Islândia, por pretender, esta última, impedir a pesca às frotas pesqueiras inglêsas, a menos de 12 milhas da costa islandesa, e não reconhecer a Inglaterra outro limite que o das três milhas tradicionais.

Quanto à interferência que no traçado da linha demarcadora do mar territorial possam produzir a existência de ilhas próximas ou afastadas da costa ou as penetrações mais ou menos profundas do mar na terra, lemos no artigo 4.º — parágrafo 2.º : "O traçado das linhas básicas não deve afastar-se de maneira apreciável da direção geral da costa e as extensões de mar entradas aquém dessa linha deverão ser suficientemente ligadas ao domínio terrestre para serem submetidas ao regime das águas interiores".

Esclarece o artigo 14 que por "passagem entende-se "o fato de navegar no mar territorial, seja para percorrê-lo sem entrar nas águas interiores, seja para dirigir-se às águas interiores, seja para tomar o largo, vindo das águas interiores".

Estabelecem-se certas restrições ao conceito de passagem *inofensiva*, como sejam: (no art. 14.º) : "A passagem de navios de pesca estrangeiros não considerada inofensiva, se êsses navios não se conformam às leis e regulamentos que o Estado litorâneo possa baixar e publicar, no intuito de lhes impedir a pesca no mar territorial".

O artigo 16 aceita a suspensão temporária do direito de passagem inofensiva por determinada zona do mar territorial "sem estabelecer descriminação entre os navios estrangeiros" e "se essa suspensão é indispensável à sua segurança". A suspensão, entretanto, não pode produzir-se em "estreitos que, pondo em comunicação uma parte do mar-alto com outra parte de mar-alto ou com o mar territorial de um Estado estrangeiro, servem à navegação internacional".

Seguem artigos sem grandes novidades relativos à navegação comercial e de guerra, no que se refere à jurisdição civil, penal, etc.

É merecedor de destaque o artigo 24 que trata da zona de alto-mar contígua ao mar territorial, numa extensão de doze milhas. Nela, a nação litorânea pode exercitar o contrôle que fôr necessário, tanto para se precaver contra as contravenções às suas leis policiais, alfandegárias, fiscais, de saúde pública e imigração, como para reprimir essa mesma classe de contravenções praticadas no seu território ou nas águas territoriais. Para o caso de costas fronteiriças ou frontais entre dois países, estabelece-se o seguinte princípio: "Quando as costas de dois Estados são adjacentes ou se acham frente a frente, nenhum dêsses dois Estados terá direito — ressalvado acôrdo entre êles, em contrário — a estender a

zona contígua além da linha mediana na qual cada um dos seus pontos seja equidistante dos pontos mais próximos das linhas de base, a partir das quais é estabelecida a largura do mar territorial de cada um dos dois Estados".

CONVENÇÃO RELATIVA AO MAR-ALTO

Esta Convenção não oferece inovações de importância. O próprio texto, no preâmbulo, declara que as disposições adotadas quanto ao regime jurídico do mar-alto "são, no essencial, declarações de princípios estabelecidos pelo Direito Internacional".

Vejamos a definição dada pela Convenção, nos seus artigos 1 e 2, de mar-alto "tôdas as parte do mar que não pertençam ao mar territorial ou às águas interiores de um Estado". Está aberto a todas as nações e "nenhum Estado pode submeter à sua soberania qualquer parte dêle".

A liberdade do mar-alto abrange, para todos os Estados, sejam êles costeiros ou não: 1) liberdade de navegação; 2) liberdade de pesca; 3) liberdade de estabelecer cabos e condutos submarinos; 4) liberdade de sobrevoá-lo.

Oferece interêsse o artigo 3 que sintetiza tudo quanto foi o trabalho da V Comissão sôbre acesso ao mar de países que não possuem litoral. É esta a declaração:

1) "Para gozarem das liberdades do mar da mesma maneira que os Estados com costa marítima, deverão os Estados desprovidos de litoral ter acesso livre ao mar. Para tal fim, os Estados situados entre o mar e um Estado desprovido de litoral, concederão, de comum acôrdo e de conformidade com as convenções internacionais em vigor:

a) Ao Estado privado de litoral, na base de reciprocidade, livre trânsito através do seu território;

b) Aos navios que hastearem a bandeira dêsse Estado, um tratamento igual que aos seus próprios navios ou aos navios de qualquer outra nacionalidade, no que se refere a acesso aos portos marítimos e sua utilização.

2) Os Estados situados entre o mar e um Estado desprovido de litoral, regulamentarão, de comum acôrdo com êste, e levando em consideração os direitos do Estado litorâneo ou de trânsito e as peculiaridades do Estado sem litoral, tôdas as questões relativas à liberdade de trânsito e à igualdade de tratamento nos portos, no caso em que os ditos Estados não fôssem já partes nas convenções internacionais em vigor".

A regulamentação do direito dos Estados a fazer navegar navios sob seu pavilhão, de acôrdo com o artigo 4, e segundo as normas fixadas no artigo 5, são as seguintes:

1) "Cada Estado fixa as condições segundo as quais concede a sua nacionalidade aos navios, da mesma maneira que as condições de matrícula e o direito de hastear o seu pavilhão. Os navios possuem a nacionalidade do Estado cujo pavilhão estão autorizados a hastear. Deve existir uma ligação substancial entre o Estado e o navio; o Estado deve notòriamente exercer sua jurisdição efetiva e o seu contrôle nos domínios técnico, administrativo e social sôbre os navios que hasteiam o seu pavilhão.

2) Cada Estado fornece aos navios aos quais autorizou o direito de hastear o seu pavilhão, os documentos necessários para tal efeito".

Acrescenta o artigo 6.º: "Nenhuma mudança de pavilhão pode produzir-se no decorrer de uma viagem ou de uma escala, ressalvado o caso de transferência real da propriedade ou de mudança de matrícula".

Quanto à imunidade dos navios do Estado, restringe-a aos navios não comerciais, segundo o teor do art. 9.º: "Os navios pertencentes a um Estado ou por êle explorados e dedicados exclusivamente a um serviço governamental *não comercial*, gozam em mar-alto de completa imunidade à jurisdição de qualquer outro Estado que não fôr o do seu próprio pavilhão".

Tôdas as nações estão obrigadas (Art. 10) a assegurar nos navios portadores de sua bandeira as medidas de segurança no mar, especialmente no que se refere a :

A) "emprêgo de sinais, manutenção de comunicações e prevenção de abordagem.

B) organização e condições de trabalho das tripulações, levando em consideração as convenções internacionais aplicáveis ao caso;

C) a construção e montagem do navio e a sua capacidade de enfrentar o mar".

"Ao adotar estas providências, cada Estado fica obrigado a conformar-se com as normas internacionais geralmente aceitas e a tomar tôdas as providências necessárias para assegurar o respeito às mesmas".

Dos artigos dedicados à abordagem, socorros, tráfico de escravos, pirataria, etc. etc. é necessário destacar os que tratam da captura e persecução. Transcrevemos em continuação, por ser de conhecimento útil para os navios do Estado, o essencial das ditas disposições :

Art. 21 — "Tôda captura por causa de pirataria sòmente pode ser executada por navios de guerra ou aeronaves militares, ou por outros navios ou aeronaves dedicados a um serviço público, e autorizado para tanto".

O mesmo prescreve o art. 23 para o direito de persecução, sendo que, com relação a êste último, acrescenta :

1.º A persecução de um navio estrangeiro pode ser empreendida se as autoridades competentes de um Estado litorâneo têm razões bastantes para pensar que êsse navio tem contravindo leis ou regulamentos dêsse Estado. Essa persecução deve começar quando o navio estrangeiro, ou uma das suas embarcações, se achar nas águas interiores, no mar territorial ou zona contígua do Estado perseguidor, e só pode ser continuada, além do mar territorial ou da zona contígua, se se cumprir a condição de não ter sido ela interrompida. Não é necessário que o navio que intima a parar um navio estrangeiro que estiver navegando no mar territorial ou na zona contígua, se ache também nela no momento da ordem ser recebida pelo navio interessado. Se o navio estrangeiro se encontrar numa zona contígua, tal como esta é definida no art. 24 de Convenção sôbre o mar territorial e zona contígua, a perseguição não pode ser empreendida, se não fôr por violação dos direitos que a instituição dessa zona teve por objetivo proteger.

2.º O direito de persecução cessa logo que o navio perseguido entrar no mar territorial do país ao qual pertence ou no de uma terceira potência.

3.º) A persecução sòmente será considerada iniciada, sob a condição do navio perseguidor ter-se certificado, pelos meios utilizáveis disponíveis de que o navio perseguido, ou alguma das suas embarcações, ou outras embarcações que trabalhem em conjunto e utilizem o navio perseguido como navio protetor se acham dentro dos limites do mar territorial ou, se fôr o caso, da zona contígua.

A perseguição sòmente pode ser iniciada depois de emissão de um sinal de "parar" visível ou audível, lançado de uma distância que permita ao navio interessado vê-la ou ouvi-la.

Por tratar-se de matéria essencialmente moderna e de transcendência, vejamos o que a Convenção estabelece com relação ao poluimento das águas marítimas por elementos radioativos, independentemente das disposições da Convenção de Londres de 1954, referentes, estas, à poluição por hidrocarburetos.

A Convenção de Genebra estabelece, no seu art. 25 :

1.º — "Todo Estado é obrigado a tomar medidas para evitar a poluição dos mares, devida à imersão de resíduos radioativos, tendo para isso em conta tôdas as normas e regulamentações que possam ter sido elaboradas pelos organismos internacionais competentes.

2.º — "Todos os Estados estão obrigados a cooperar com os organismos internacionais competentes para a adoção de medidas condizentes a evitar a poluição dos mares e do espaço aéreo sobrejacente resultante de quantas atividades comportem o emprêgo de materiais radioativos ou de outros agentes nocivos".

Matéria, esta, especialmente neurálgica, provocou vivíssimos debates.

Termina esta Convenção com 4 artigos referentes a cabos submarinos.

3.ª — *CONVENÇÃO SÔBRE A PESCA E CONSERVAÇÃO DOS RECURSOS BIOLÓGICOS DO MAR-ALTO.*

De menos transcendência, do ponto de vista da menor gravidade dos conflitos possíveis na matéria, porém, de constante aplicação, dada a freqüência com que êstes casos se produzem, predomina na nova convenção o desejo de incentivar acordos bilaterais entre países limítrofes ou possuidores de interêsses que se entrechoquem. Estabelece, porém um certo prazo para êsses entendimentos processarem-se, transcorrido o qual poderá o país interessado usar dos direitos que a nova norma internacional lhe confere.

Vejamos os textos da Convenção: O problema é posto, de uma maneira geral, nos seguintes têrmos :

"O desenvolvimento da técnica moderna em matéria de exploração dos recursos biológicos do mar, ao aumentar as possibilidades humanas de satisfazer as necessidades de uma crescente população mundial, expõe certos dêsses recursos ao risco de uma exploração excessiva".

"A natureza dos problemas que cria, na hora atual, a conservação dos recursos biológicas de mar-alto, decorre da necessidade evidente de resolver, sempre que fôr possível, êstes problemas pela via da cooperação internacional, mercê a ação concertada de todos os Estados interessados".

Os artigos 3, 4 e 5 impõem ao Estado cujos nacionais exerçam ou pretendam exercer a pesca em zona de mar-alto, a obrigação de adotar, isoladamente ou de comum acôrdo, as medidas necessárias para conservar as riquezas biológicas.

Já o art. 6 reconhece aos Estados litorâneos especial interêsse em manter a produtividade dos recursos biológicos na zona de mar-alto adjacente ao seu próprio mar territorial e no que se refere ao direito de participar — ainda que os seus nacionais não exerçam a pesca — em qualquer organização de exploração ou qualquer sistema de regulamentação tendente à conservação da reserva biológica da dita zona. Nas-

ce daí a abrigação de todo Estado, cujos nacionais exercerem a pesca em mar-alto adjacente a mares territoriais de outro Estado, de, a requerimento dêste, procurar, de acôrdo com êle, adotar as medidas convenientes.

Os direitos do Estado litorâneo são reconhecidos no art. 7, quando determina que pode êsse Estado unilateralmente estabelecer as medidas de conservação que forem oportunas, quando as suas negociações com os outros países interessados não tiverem chegado a um acôrdo no prazo de seis mêses. Restringindo, porém, êste direito, o ponto 2 do art. 7 dispõe que essas medidas só poderão ter efeito para com outros Estados, se forem urgentes, se tiverem base científica adequada e se não importarem em descriminar nação entre pescadores de diferentes nacionalidades.

Para não alongar em excesso êste resumo, deixamos sem análise os artigos referentes à maneira como se procederá na defesa das reservas biológicas e à formação e funcionamento de uma Comissão especial para regulamentar os pontos controvertidos.

É de se fazer notar, como ponto de partida para possíveis futuras divergências, o fato de não ter sido fixado em parte alguma do texto da Convenção o alcance da expressão "zona de alto mar adjacente ao mar territorial", que é precisamente a zona à qual se referem a maioria das disposições da Convenção. Mesmo aplicando a esta 3.ª Convenção o conceito de 12 milhas de largura da zona adjacente ao mar territorial faltaria-nos o ponto de partida para a contagem desde que *prudentemente* foi sempre omitida a declaração de qual seja a largura das águas territoriais.

4.ª — *CONVENÇÃO SÔBRE A PLATAFORMA CONTINENTAL*

É a mais interessante das quatro convenções, desde o ponto de vista americano, por ter sido firmado o princípio da soberania do Estado litorâneo sôbre a plataforma continental adjacente; tese pela que se bateram os países dêste Continente e que se reveste de especial interêsse para os do Atlântico Sul. Sôbre êste particular, as discussões foram demoradas, vencendo, por fim, amplamente, a teoria dos Estados Unidos e do grupo americano, sôbre o ponto de vista das nações contrárias a tal inovação no Direito do Mar.

Vejamos agora o texto do documento :

O problema da plataforma continental foi examinado sob três aspectos :

a) Título jurídico do Estado litorâneo com relação à plataforma continental. b) Determinação da isobática que

deverá constituir seu limite. c) Determinação do objetivo do direito do Estado costeiro.

Quanto à letra a), a tese estabelecida é terminante, no art. 2.º.

"O Estado litorâneo exerce direito de soberania sôbre a plataforma continental".

Já no referente à letra b) as resoluções da convenção deixam em imprecisão evidente a definição de qual seja a extensão da plataforma, quando a sua isobérica transponha os 200 metros. Vejamos o texto:

"A expressão *plataforma continental* é utilizada para designar:

a) o leito do mar e o subsolo das regiões submarinas adjacentes às costas, situadas, porém, fora do mar territorial até uma profundidade de 200 metros ou, além dêste limite, até o ponto em que a profundidade das águas sobrejacentes permita a exploração dos recursos naturais das ditas regiões:

b) o leito do mar e as regiões submarinas análogas, adjacentes às costas das ilhas.

Como pode observar-se a imprecisão de expressão "até onde a profundidade permita a exploração de recursos naturais..." é porta aberta a futuras discussões.

Os Estados sul-americanos transigiram, provàvelmente, com a restrição para resistirem vitoriosamente à pressão que se bateu insistentemente para fixar um limite determinado às profundidades superiores a 200 metros de limite batimétrico.

O ponto c) também foi objeto de demoradas controvérsias. A Delegação italiana e outras quiseram limitar os direitos dos países litorâneos, à exploração dos recursos minerais. Prevaleceu, porém, a redação "produtos naturais", muito mais ampla. Vejamos o parágrafo 4 do art. 2.º:

"Os recursos naturais visados no presente artigo compreendem os recursos naturais e outros recursos, não viventes, do leito do mar e do subsolo, assim como também os organismos viventes que pertencem a espécies sedentárias, isto é, aos organismos que, no estado em que podem ser pescados, estão, seja imóveis sôbre o leito do mar ou por baixo dêsse leito, seja incapacitados de se locomover, se não fôr mantendo-se constantemente em contato físico com o leito do mar ou com o subsolo.

Abrange assim a Convenção não só os produtos minerais — petróleo, carvão, etc. — como também riquezas orgânicas quais sejam esponjas, coral, ostras perliferas, etc.

Ressalva-se na Convenção — art. 3 e 4 — o direito dos demais países a não ser prejudicado o regime das águas de

mar-alto sobrejacentes à plataforma continental, nem o espaço aéreo situado sôbre essas águas, e também não poderem obstaculizar a manutenção de cabos sôbre a plataforma continental.

Acrescenta o art. 5: "A exploração da plataforma continental e a exploração das suas riquezas naturais não devem ter por resultado dificultar de maneira injustificável a navegação, a pesca ou a conservação dos recursos biológicos do mar, nem estorvar as pesquisas oceanográficas fundamentais ou outras pesquisas científicas realizadas com o intuito de lhes dar publicidade".

No mesmo art. 5, trata da instalação de zonas de segurança que os estados costeiros podem estabelecer até 500 metros em redor das suas instalações. Elas não têm a condição de ilhas, nem, conseqüentemente, possuem mar territorial próprio; devem ser devidamente assinaladas e, principalmente, "não devem achar-se situadas em pontos em que possam dificultar o uso das rotas marítimas regulares indispensáveis à navegação internacional".

As questões resultantes da adjacência da plataforma continental a territórios de Estados cujas costas se defrontam, ou de Estados limítrofes são resolvidos no art. 6, nos seguintes termos:

1.º — "No caso de que uma mesma plataforma continental é adjacente aos territórios de dois ou mais Estados, cujas costas se defrontam, a delimitação de plataformas continentais entre tais Estados é determinada por um acôrdo entre êsses Estados. À falta de acôrdo, e a menos que circunstâncias especiais justifiquem outra delimitação, esta é constituída pela linha mediana todos cujos pontos são eqüidistantes dos pontos mais próximos das linhas de base, a partir das quais é medida a largura do mar territorial de cada um dos Estados".

2.º — "No caso em que uma plataforma é adjacente a territórios de Estados limítrofes, a delimitação da plataforma continental é determinada por acôrdo entre êsses Estados. À falta de acôrdo, e se circunstâncias especiais não justificam outra delimitação, esta realizar-se-á pela aplicação do princípio de eqüidistância dos pontos mais próximos à linha de base a partir dos quais se mede a largura do mar territorial de cada um dos Estados".

*
* *

Tal é o breve resumo das quatro Convenções redigidas em Genebra sob a égide da O.N.U., cuja vigência começará 30

dias depois de ser depositados os respectivos instrumentos de ratificação ou adesão de 22 paises, e cujas disposições não poderão ser modificados antes de transcorridos 5 anos.

*
* *

Como fêcho dêste artigo vejamos como resume os resultados da Conferência o Capitão de Corveta da Marinha francesa Jean Besançon num interessante trabalho na *Revue Maritime* de julho último.

"Qual foi na realidade o balancete desta Conferência?

Enquanto sòmente se tratou de problemas secundários, e já em geral resolvidos, como seja os de liberdade do mar-alto, a pirataria, o acesso ao mar de países sem litoral, pôde-se chegar — nem sempre sem dificuldade — a um acôrdo (regulamentação dos pavilhões concedidos por complacência).

Pelo que se refere à plataforma continental as propostas da Comissão foram aceitas. A Conferência até chegou a pontualizar que os direitos soberanos e exclusivos do litorâneo eram independentes de uma exploração efetiva, o que é excessivo e paradoxal se considerarmos que uma das razões originàriamente invocadas pelo Presidente Truman foi a de que era moralmente necessário que tais recursos fôssem postos ao dispôr da humanidade.

Pelo contrário, quanto à questão principal — a do limite das águas territoriais e da zona contígua — o fracasso foi completo. Nenhuma proposição pôde reunir a maioria exigida de dois têrços. Um real esfôrço conciliatório — o único — fôra, entretanto, feita pela Grã-Bretanha a qual, alvo visado em todos os ataques, e mal grado sua posição secular, declarou-se disposta a estender de três para seis milhas a largura das águas territoriais, à condição, entretanto, de que tal extensão não atingisse os direitos de passagem existentes. Provàvelmeinte esperava ela reduzir, assim ao mesmo tempo a extensão exagerada de 12 milhas para o mar territorial e mais o uso exclusivo de zona contígua da parte de certos Estados (Canadá e Islândia).

Mas os Estados Unidos não quiseram ficar atrás: depois de declarar que era indispensável abandonar a norma de 3 milhas, apresentaram um compromisso similar, dando, porém, satisfação, em parte, ao Canadá (zona marginal de seis milhas, e mais a zona entregue e mais outras 6 milhas, mediante preservação dos direitos de pesca adquiridos).

Tudo em pura perda. O único resultado dos esforços foi retesar as posições. Tudo aconteceu como se várias delegações tivessem ficado tomadas de pânico à idéia de que um acôrdo pudesse vingar. De qualquer maneira o bloco soviético-asiático, intransigente e vigilante, tornou impossível a reunião da maioria exigida. A tendência que ficou pairando incontestàvelmente foi a favor da extensão das águas territoriais como o comprovam certas disposições secundárias adotadas.

Empreendida com o nobre afã de estabelecer um código do mar constituindo um conjunto coerente, teve a Conferência, para não afundar num completo fracasso, que decidir-se por propor o estabelecimento de convenções diferentes para os assuntos sôbre os quais um acôrdo fôra possível. Na sua sessão de clausura, ela adotou, por unanimidade, uma resolução solicitando da Assembléia Geral da ONU a convocação de uma nova conferência no intuito de reatar o exame das questões ficadas sem solução. Como diz com razão M. Letourmy não estão muito claras as possibilidades de êxito desta nova conferência.

DIA DA MARINHA PORTUGUÊSA

Não pode a Marinha do Brasil deixar de compartilhar com a Marinha Portuguêsa nos seus dias dedicados à glorificação das datas que o heroísmo luso, pelo esfôrço da sua gente marinheira, inscreveu na história de Portugal e da Humanidade.

Por uma feliz coincidência — que, na verdade, não é pròpriamente coincidência, e sim simples expressão do determinismo histórico que do venerando tronco de Sagres fez nascer o fecundo fruto da Marinha de Vasco da Gama e dela a viçosa floração da Marinha de Tamandaré — a data em que os nossos irmãos de farda, de além-mar, festejavam seu Dia, que já fôra o da Descoberta do Brasil, passou a ser o de uma outra efeméride em que os dois países acham-se entrelaçados: o 17 de junho, aniversário da arrojada proeza de Gago Coutinho e Sacadura Cabral, quando por céus também "nunca dantes navegados", renovaram êles as glórias dos navegadores lusos que outrora se aventuraram nos mistérios do Mar Tenebroso.

Cabral e Gago Coutinho, um no mar e outro no ar, traçaram as esteiras luminosas que como um risco de glória une as duas Marinhas que no dia de hoje celebram fraternalmente o dia da Marinha de Portugal.

Em homenagem ao Almirante Gago Coutinho a Revista Marítima Brasileira *publica o retrato do grande navegante e amigo do Brasil, há pouco falecido e reproduz, na integra, o artigo que à sua memória dedica a revista* Anais do Clube Militar Naval, *de Lisboa.*

GAGO COUTINHO

Geógrafo

1869 - 1959

Cap.-de-frag. méd. JÚLIO GONÇALVES

Na quarta-feira de 18 de fevereiro, completando na véspera 90 anos duma existência gloriosa, extinguiu-se para sempre a figura mais destacada e a mais elevadamente excepcional da vida social e científica portuguêsa, o Almirante Carlos Viegas Gago Coutinho. Às 16 horas dêsse dia tivemos a comunicação, pelo seu médico assistente, de que o Almirante dava mostras evidentes de não escapar. Às 18 horas expirava. Uma hora depois achamo-lo estendido no seu leito do Hospital, a face esmaecida, o pequeno corpo enrijado, fechados para sempre aqueles olhos penetrantes e luminosos com que quase prescrutava as pessoas. Tais são na sua angustiosa evidência os factos que, no curso da nossa permanente admiração, correram para sempre a cortina negra sôbre uma vida singularmente privilegiada.

Dias antes, tiveramos com o Almirante, em sua casa, uma longa e proveitosa conversa. Ao confiar-nos os seus papéis, os seus retratos, as suas confidências íntimas, naquela ânsia de desabafo que invade todo o homem que sente a sua vida balizada a prazo curto, ao procurar pelos recantos do seu gabinete, entre rolos de mapas acabados e por acabar, instrumentos náuticos de envolta com estampas de mulheres bonitas, telas de embarcações sobrepostas em rumas de revistas geográficas, íamos pensando que o estudo dêsse estreito e desordenado ambiente em que, nesse momento, todo se atarefava um dos maiores homens de Portugal, serviria bem para comêço duma psicanálise que, mais dia menos dia, se haveria de impor. E foi assim que, ao deixarmos aqueles seus restos mortais, envolvidos num fato de caqui, numa urna de indigente forrada de flanela preta com maravalha desbotada — porque assim o impôs — numa campa ao rés-da-terra, onde exigiu que só o designassem por *Geógrafo*, o nosso espírito longamente encetou aquele trabalho de psicanálise que alguns contactos

mais freqüentes, ùltimamente havidos com a sua excepcional personalidade, no-lo permitissem.

Há 50 anos dizia-nos, num ponto perdido da Costa de Angola, o heróico aviador que foi Sacadura Cabral: *"Creia-me, doutor. Em mim há dois homens"*. Em Carlos Gago Coutinho, seu companheiro de façanhas de há 40 anos, os *"homens"* ainda eram em maior número. O ponto estava — e estará para as gerações vindouras — em saber selecionar, apartar e estudar em separado, certos aspectos de personalidade que, no seu conjunto, fizeram o Homem que Portugal ontem tanto ovacionou e hoje tão profundamente deplora.

Nascido muito embora em Lisboa, com a infância passada na modesta casa da Calçada da Ajuda donde, no seu próprio e comovido recordar, uma Madrinha empenhava as suas últimas colheres de prata para que êle honestamente ostentasse o seu galão de Aspirante, Carlos Gago Coutinho era fundamentalmente um algarvio. Meridional na viva agudeza da sua inteligência, meridional na irreprimível mobilidade do seu espírito, na sua ânsia de viver a vida o melhor e o mais expansivamente possível que o levou até à fronteira da centúria. Da última vez que o visitámos, apontou-nos uma pequena bandeja onde se alinhavam embalagens de vários medicamentos: *"Sabe o que é isto? São drogas que eutomo. Êles dizer que dão saúde"*. Não era o vulgar descrente da intervenção medicinal. Muito pelo contrário: o homem afeito aos êxitos da ciência, que a essa ciência, cuja trama desconhecida, honesta e gratamente atribuída os seus esplêndidos noventa anos, aquêles vigorosos noventa anos que ainda o faziam tomar, em dias de chuva, um banal carro elétrico, subindo tranqüilo, pela íngreme Madragoa, à sua tebaida de livros, mapas encetados, gravuras marinheiras e retratos de mulheres.

Mas o berço algarvio fuzilava no seu sangue doutra forma mais clamorosa: na sua dromomania hereditária, a mesma que o fez correr durante quarenta anos por mares e terras, num constante, intenso e afincado labor de Marinheiro e de Geógrafo — e nos restantes trinta, em rápidos deslocamentos entre a Europa e a América. E nessas andanças, era permanente a sua preocupação de debater os seus temas preferidos, nos quais pontificava sem rival, e outros que não eram da sua especialidade mas aflorava com o mesmo ardoroso otimismo e a mesma irrecusável competência.

Não temos a veleidade de querer traçar, nestas magras linhas tarjadas de luto, nem sequer um tímido esboço da psicologia do grande Camarada e Mestre que há dias se finou. Mas estamos convictos que o que estava na sua mentalidade, constituindo o substrato de tôda a sua atividade cultural, eram as Matemáticas, que o teriam impregnado profundamente nos seus primeiros estudos científicos. Daí lhe viria o espírito de exatidão, de anotação rigorosa, de solução esmerada de qualquer problema de complexidade aparente. Com êsses coeficientes de intelectualidade, tendo escolhido, por circunstâncias hereditárias

ou fortuítas, vida de marinheiro, a Astronomia foi logo o seu segundo escalão, na sua talentosa ascensão ao domínio poderoso da Cosmografia. A Geografia que cultivou com grande fulgor, foi a resultante daquelas duas fôrças operosas do seu intelecto, mais ou menos influenciada na esfera da vida prática, pela ânsia do isolamento, liberdade e auto-domínio, que está no fundo recôndito de todos os grandes espíritos — sobretudo dum espírito como o dêle, desamparado de toda a vida de família, ao carinho emprestado duma madrinha.

Foi êste complexo e múltiplas tendências e caprichosas aptidões que o moveram a designar-se a si próprio de *Geógrafo*. Geógrafo no escopo de desvendar os segredos do Mar e da Terra. Geógrafo na intenção de decifrar as incógnitas dos caminhos marítimos percorridos. Geógrafo no sentido de estudar as leis que regulam a mecânica da existência e atividade aparentes do orbe. Não consta que os prodigiosos progressos da Física ou da Química, que se encontram hoje na base dessa existência — incluindo o drama assombroso da Física Nuclear — tivessem entrado na série das suas preocupações. Quando êste drama mal iniciou a sua representação, que continua em nossos dias na surpreendente seqüência dos seus atos e entreatos, Gago Coutinho achava-se já predominantemente absorvido nos seus grandes problemas de Náutica, para poder dispersar-se, consagrando-se a fundo a novos capítulos da Ciência. A êsse grande espírito de rigorismo essencialmente matemático, decerto repugnava o diletantismo que faz a fama de muitos cultores de literatura fácil. Por isso, aplicando êsse rigorismo à definição da própria personsalidade, rejeita aparatosamente nos seus escritos o seu título de *Vice-Almirante*, riscando-o com uma penada, e quando muito condescendo em se designar por *Tenente de Veleiros*.

Como Marinheiro que na verdade era, a Náutica foi o campo das suas vastas e seguras especulações intelectuais. Estudar as rotas, corrigi-las quando erradas, interpretá-las quando incertas, justificá-las quando exatas, tal foi sobretudo o seu grande labor científico. Horas que fossem, passá-las-ia de melhor grado a dissertar sôbre tais motivos. E quem escreve estas linhas freqüentemente ouviu da sua bôca os postulados que a sua acerada crítica formulava. Ùltimamente, nos seus serões da Sociedade de Geografia, deleitava-se em longamente discorrer sôbre tais questões, mesmo que os seus ouvintes, por vêzes inteiramente ignorantes da matéria, se limitassem a acenar respeitosamente com a cabeça.

O estudo pontual da personalidade dêste vulto original do nosso meio acadêmico, necessita pois de ser orientado no próprio sentido em que êle a orientou. Criou o Almirante Gago Coutinho um corpo regrado e inatacável de doutrina?

Há anos, escrevíamos nós neste mesmo lugar: "Não sobejaram ao preclaro cientista tempo e paciência para metodizar o seu saber em síntese doutrinária. Espalhou êsse saber como o viajante espalha

as suas impressões, por periódicos, revistas e cartas particulares, lamentàvelmente as condenando ao silêncio do tempo e à poeira dos arquivos". Últimos fatos trouxeram-nos a confirmação dêste nosso dizer: *"Os meus trabalhos? Eu sei lá! Estão espalhados por aí, em caixotes. Nunca guardei nada. Talvez na Cartografia possam dizer alguma coisa"*. E todavia, no seu olhar brilhava a alegria de saber que alguém, sem desperdício de adjetivos baixamente louvaminheiros, se preocupava em coligir, arquivar e expor à admiração dos seus contemporâneos a sua extraordnária atividade literária, que jazia desarrumada por caixotes ou gavetões ou desperdiçada por páginas desmerecedoras de periódicos e revistas.

Foi por isso que se recebeu com alvorôço e grande aplauso o aparecimento daqueles dois volumes da sua *Náutica dos Descobrimentos*, compilados e excelentemente prefaciados pelo nosso sapiente camarada e saudoso amigo Moura Brás. Pela longa série dos seus capítulos, verifica-se que o Almirante pretendeu fixar doutrinas em matéria da Historiografia dos Descobrimentos. O deambular sôbre as águas de três Oceanos, sextantes e até astrolábios em punho, aguilhoara no seu cérebro a curiosidade de compreender — e explicar — como haviam procedido, naqueles mesmos mares, os navegadores portuguêses da História. É necessário, na verdade, percorrer como êle êsses mesmos Oceanos, suspender as rotas ante as grossas muralhas das fortalezas, contemplar as tôrres sineiras das catedrais cristãs em terras de infiéis, ouvir da bôca dos nativos de Cochim, de Bengala, do Pegu, de Malaca, de Ternate, de Damão, de Kagoshima, de Liampó, de Gondar na Etiópia, de Mazagão ou Larache, de Bahia ou S. Paulo de Piratininga, dos quatro cantos do mundo, a algaravia dum português pitorescamente crioulo, para se sentir fundo a necessidade, quase hereditária, quase orgânica, de se investigar como tinham navegado os nossos avoengos, fidalgos, capitães ou missionários, aquêles *"Reinóis"* partidos na maioria do seu próprio berço algarvio, para tentar a vida por *"aquelas partes da India e de Santa Cruz"*.

E assim tentou Gago Coutinho penetrar nos intrincados labirintos da História, decidindo-se a acrescentar mais essa página àquelas em que já pontificava com a autoridade e a maestria de que o seu nome se aureolara.

Datou de então, para nós outros, o ensejo de o lermos e ouvirmos de perto. Através de Moura Brás, o almirante tivera conhecimento de como nós, concebíamos, "hist̀oricamente", a Autoria e a Finalidade do plano dos Descobrimentos e da forma como nós nos recusávamos a subscrever os lugares-comuns e as lendas empoladas com que enchem a bôca os discursadores oficiais. Ao contrário do que talvez esperássemos, o Almirante ficou encantado. Êsse homem, que diziam ser vaidoso, adorava a contradita, dava mais valor aos que discordassem do que aos que parvamente aplaudissem. Uma crítica publicada sôbre um nosso modesto trabalho, numa revista americana, pelo Prof.

Rogers da Universidade de Harward, alarmara as suas convicções. E então, no uso daquela lealdade perfeita que era o timbre do seu caráter, daquela elevação de espírito com que cultivava a ciência, só com a preocupação dos seus problemas e nunca com o objetivo de diminuir as pessoas, o Almirante escreveu-nos do Rio de Janeiro uma longa carta, a justificar-se e a emendar-se-: *"Estou de acôrdo em que o Infante D. Pedro, homem inteligente, viajado e que esteve em Veneza, onde convergiam os barcos de comércio, conheceria tal comércio e naturalmente teria sugerido a D. Henrique o conhecido Plano da Índia"*. E era certamente obedecendo à sua generosidade de pensador e escritor que acrescentava: *"Li e apreciei muito o que escreveu. Não o aceito como "discípulo" mas como caçador no mesmo terreno acadêmico"*.

Por essa época e muito antes de fechar os olhos, tivemos ensejo de lhe significar que não enxergávamos no nosso meio acadêmico e intelectual, sôbre as matérias da sua competência — a Marinha e ciências anexas, como a astronomia e a geografia física — outro que como êle com tão profundo saber e tão pormenorizado cabedal de conhecimentos nesse capítulo, cultivasse doutrinas, sem se afastar dos cânones respectivos. Os grande eruditos, os sapientes, iam desaparecendo. Só êle restava, favorecido pela sua longevidade, como um roble numa floresta de plantas rasteiras, porque são estas as plantas que hoje fàcilmente germinam, cabotinando pelas imprensas, reclamando-se em discursos e obtendo prêmios pecuniários.

Maior que a sua benevolência era ainda a sua modéstia, que todos conheciam, modéstia que não dispensava o conhecimento do próprio valor. E porque era benévolo, era também, por vêzes, confiante em demasia. Dizem que teve desgostos pela sua benevolência mal compensada.

Mas foi também movido por essa lealdade, em que tão alto realça a nobreza do seu espírito, que, ao acabar de ler o nosso modesto trabalho sôbre a vida daquele Infante e sua decisiva interferência nas determinantes dos Descobrimentos Portuguêses, Gago Coutinho não hesitou em subir a escadaria até onde nos encontrávamos para nos dizer, mal se sentara: *"É possível que o senhor tenha razão. Confesso agora que há fatos que eu ignorava"*.

A longa correspondência epistolar com que, durante anos, o Almirante nos honrou, teve sempre por escopo conciliar uma certa divergência de pontos de vista sôbre a *História*, e nunca sôbre a *Náutica*, dos Descobrimentos. Nesse capítulo da Náutica, aparte as ligeiras divergências com Quirino da Fonseca sôbre a utilização das caravelas, o Almirante Gago Coutinho fôra, incontestàvelmente, um portentoso criador. Tôda a doutrina que difundia sôbre as rotas dos navegadores, e sôbre as quais, a partir dos Cronistas, muitos dislates se tinham escrito, era de uma originalidade e duma verdade inatacáveis.

Ninguém se dera ainda ao trabalho de discriminar o regime dos ventos que, no Atlântico Norte e Sul, condicionava as rotas dos nossos Descobridores. Fugindo à *História Literária*, onde a fantasia se espraia à vontade dos romancistas e poetas que constituem o pano de fundo da nossa historiografia, o Almirante estipulava as condições dum novo critério mais consentâneo com a verdade dos fatos. E para tanto, prèviamente se inteirava do pensamento dos hermeneutas estrangeiros, Humboldt, Ravenstein, Navarrete, Sophus Ruge Hümmerich, Vignaud, Harrisse, Morrison etc., etc., com todos discutindo, combatendo na salvaguarda vigorosa das prioridades lusitanas.

Assim veio revolucionar muitos conceitos da história, arejando-a, limpando o seu campo sagrado de muito escalracho daninho. Ficaram lapidares as suas polêmicas, com o acadêmico José Maria Rodrigues, com o Almirante e historiador Samuel Morrison, com Marcondes de Sousa, com tantos. Combativo, ardoroso, mas sempre leal, íntegro e cavalheirescamente atencioso, os que com êle discutiam ou simplesmente dêle divergiam, nessas elevadas pugnas em que apenas se olhava à magnitude dos assuntos e nunca à qualidade das pessoas, maior preito lhe rendiam da sua admiração e da sua estima.

Não vem pois, como exemplo, fora de propósito, acentuar que a nossa heterodoxia consistia apenas em ter-nos êle escrito numa sua carta: *"Não vejo maneira de se escrever a História dos Descobrimentos, para a qual desapareceram a documentação sôbre ventos, mapas, intrumentos, relatórios, diários náuticos e cartas particulares*, etc. *sem se recorrer à "conjectura nàuticamente provável". Desculpe o meu bom amgio Dr. J. G. mas tudo conjecturei porque não há fontes sérias que o provem".*

Ao que nós lhe respondemos: "Suponho que um dos equívocos de V. Ex.ª é admitir que a História se pode fazer só com a lógica científica de alguns pormenores de Náutica. A Náutica é sem dúvida um dos mais elucidativos elementos da História dos Descobrimentos — e no nosso caso português, caso *"marítimo"*, o mais importante. Mas é apenas um capítulo, e não toda a História dos Descobrimentos".

E acrescentamos: "Um monte de conjecturas históricamente não é nada, acrescendo que em Portugal, país de nautas, sabe-se muito pouco de Náutica e V. Ex.ª é um mestre que clama no deserto, embora obedecendo à sua consciência de cientista e de patriota. Mas exatamente porque as opiniões de V. Ex.ª me merecem o mais profundo acatamento, julgo do meu dever objectar, porque se o não fizesse não seria digno de receber as suas lições".

Estas honrosíssimas cartas do punho do Almirante Gago Coutinho, expressão gráfica do seu alto pensamento em matéria da história dos Descobrimentos, divulgá-las-emos um dia que nos pareça oportuno. São posteriores, em data, à publicação da sua monumental *Náutica dos Descobrimentos* e traduzem já, nitidamente, uma evolução nos seus conceitos. Fortemente preocupado com os problemas da náutica e

ciências correlativas — a geografia ou a astronomia — o Almirante abstraíra-se dos imperativos da História, que não é uma construção de fórmulas ou teoremas, mas sim uma coordenação de fatos sociais comprovados e documentados. O conhecimento, que sucessivamente foi registando, de muitos dados que não tinham merecido ainda a sua atenção, apesar de ser um leitor incoercível despertavam, no seu espírito de verdadeiro homem de ciência, outras tantas dúvidas, outras tantas oportunidades de modificar a idéia anterior, de seguir novas veredas especulativas, elaborando novos conceitos.

Por isso, estas suas cartas, em que largamente disserta sôbre problemas mal aflorados nos nossos estudos, representam, por vêzes, da sua parte, nova visão dos acontecimentos do passado remoto e a hábil e judiciosa vontade de os harmonizar com os postulados da Náutica, fortemente arraigados na sua inteligência de marinheiro e de geógrafo. Era assim, lògicamente, que o Almirante construía a sua História, alicerçando-a com as pedras e o cimento do seu saber e da sua experiência de mareante. Por isso também nos escreve em 17 de maio de 1956: *"Tenho que acentuar que as deduções marítimas têm de se apoiar em "conjecturas" mais náuticas que literárias. Tenho que saltar!"* Era sempre a sua lógica de ferro, servido por espírito ardoroso, que animava os seus conceitos. E essa é a diferença fundamental que sempre achamos entre êle e os seus sapientes êmulos, nossos saudosos camaradas, mestres e amigos Fontoura da Costa e Quirino da Fonseca. Fontoura, a quem o grande espírito científico de Duarte Leite classificou de *"cauteloso"*, nada avançava sem lhe encontrar um fundamento sólido. Hesitava. Refletia. Mas o seu patriotismo não era menor.

Não era muito menor, mas porventura não alcançasse a meta do extraordinário, do entusiástico patriotismo de Gago Coutinho. Ainda ùltimamente, a propósito de Alvise Da Mosto (*Cadamosto*) e a prioridade da referência ao Cruzeiro do Sul (*Carro del Sud*), numa pequena sua carta que, em sua vida e com sua autorização, publicámos, notaremos aquêle seu intransigente patriotismo, que tanto e tão encarniçadamente se encrespava contra Behaim, Cadamosto, Antônio Noli, Usodimare, os Pezagnos, Colombo, Vespucci, e tantos outros.

Como português do melhor quilate, misticamente convicto das inexcedíveis qualidades náuticas dos portuguêses de outrora, Gago Coutinho dificilmente admitia que algum estrangeiro pudesse superar em merecimento, em tal matéria. O seu sangue algarvio, no qual porventura circulassem glóbulos dos mareantes de antanho, os cromosomas nucleares das suas células cinzentas transmissores de hereditariedades milenárias, recusavam-se a admitir — e quantas vêzes com razão! — que outros não fossem portuguêses, pudessem reivindicar a glória de terem criado as normas quatrocentistas da navegação do Alto Mar. Para tanto, tendenciosamente talvez, estabelecia uma divisória estanque entre a navegação mediterrânica e a atlântica, bem

como uma atribuição restrita ao papel do contratado almirante Peçanha. Para tanto também, criara, literàriamente, êsse vocábulo de *"caravelista do Infante"*, a despeito de a sua grande cultura não ignorar que as primeiras e mais audaciosas explorações não tinham sido feitas em caravelas e nem tão-pouco tôdas na vigência do Infante D. Henrique.

Não é porém, no nosso entender, nos seus artigos de imprensa que se deve procurar o sentido exato das suas convicções de história. De harmonia com as melhores doutrinas da metodologia histórica, êsse sentido é mais íntegro e real tal como transparece nas suas cartas. Daquelas que temos a honra de possuir, muitas correções podem derivar. Apaixonadamente irredutível em público, Gago Coutinho era cientificamente eclético. Êsse era o grande merecimento da sua feição de escritor e de pensador.

Não deixaremos, portanto, de afirmar que, exclusão feita de doutrinas assentes, como as que se relacionam com as rotas marítimas, nas quais o Almirante era intransigente, em matéria de pormenores históricos não quebrava lanças e a sua inteireza de homem de ciências puras permitia-lhe transigir e concordar com opiniões diversas das suas. Isto mesmo provaríamos com a modesta dezena de cartas com que nos honrou. E, baseados no teor dessas cartas, julgamo-nos no direito de avisar aquêles que se sirvam da autoridade dêsse eminente escritor doutrinário que foi o Almirante Gago Coutinho, como cobertura de teses fantasiadas ou tendenciosas, que não hesitaremos, com apoio dos seus conceitos, em desmascarar qualquer fraude.

Particularmente emotiva era a forma generosa e leal, como, no seu lusitanismo quase chauvinista, o Almirante, em colóquio conosco, exaltava o saber e a prioridade científica dos roteiristas e dos navios orientais. Disso é exemplo o fato de um dia nos ter levado pela mão a uma vitrine onde tinha expostos tipos de embarcação, para nos dizer, sorridente e amável: *"Sabe o que é isto? É um patrício seu: o pangaio. Grande navio para o mar, pelo seu pano latino"*.

Êsse homem que por vêzes parecia intratável e duro — e era-o de fato quando cheio de razão — tinha tolerâncias e gentilezas quase infantis.

Naquelas modestas salas de sua velha casa da Rua da Esperança coube um dia às nossas míseras mãos a fortuna de manusear os seus livros e manuscritos, espalhados por todos os cantos, obras raras em múltiplas edições, cimélios inestimáveis de geografia ou marinharia, cadernos rabiscados, traçados de portulanos por acabar, de mistura com romances baratos, recordações de viagens, montões de postais ilustrados dos quatro cantos do globo que a sua avidez de conhecimentos e de sensações percorria.

Em tôdas as espécies, livros, opúsculos ou simples revistas de especialidades, o seu saber crítico transparece, através de profusas anotações à margem ou longos quartos de papel escritos com aquela sua

letra inconfundível, comentando, acrescentando, rebatendo ou corrigindo com mais clareza e exatidão. Sempre o velho matemático detestando o supérfluo e o vago.

Nesse estendal desataviado poderíamos seguir a fieira da sua psicologia, retratar com precisão a estatura mental daquele homem singular que, com espanto de todos, heròicamente lutava por se isolar, por se apagar no esquecimento, ao contrário de tantos que se esfalfam na caça da celebridade e da propaganda.

Não nos pertence a nós, que o não acompanhâmos nos primórdios da sua vida, enumerar aquelas qualidades de alma e coração que tornam certas figuras justamente célebres entre os seus contemporâneos. Quando o víamos naquela expressiva modéstia que constituía a verdadeira grandeza do seu espírito, figura encarquilhada, de boina basca, sobretudo sôbre os ombros, os olhos fuzilando através das lentes, arrastando o chapéu de chuva pela mão esquerda, pondo a mão direita na concha da orelha para melhor ouvir, mal se diria que ia ali, dentro daquele corpo franzino, um dos maiores espíritos de Portugal. Dos maiores e dos melhores. Não era a façanha, possìvelmente heróica da sua travessia aérea, feita com grande calma a par do nervosismo de Sacadura, não era a invenção de qualquer sextante, nem mesmo essa famosa viagem da *Barca Douro* em que trajou as vestes dos mareantes, pilotos e roteiristas de Quinhentos, que faziam essa grandeza de espírito.

Era o Homem simples, claro, desinteressado, generoso e honesto que existia dentro dêle, a despeito das rapaziadas que se lhe atribuem de quando era rapaz e das quais ainda lhe ficara um perfume vago na idade adulta.

O Almirante Gago Coutinho ficará assim como um grande exemplo para todos os portuguêses — e para nós como uma grande saudade.

OS NAVIOS-AERÓDROMOS

Cap.-de-Mar-e-Guerra HÉLIO LEONCIO MARTINS

I

PARA QUE SERVEM

O papel dos aviões na Missão das Esquadras — Enquanto o mar fôr a via de comunicações mais importante para as relações comerciais e logisticas das nações, a Missão básica da Marinha permanecerá sempre a mesma: manter o domínio das comunicações marítimas de forma que elas possam ser usadas por nós e negadas ao inimigo.

Tal missão não depende dos meios empregados para seu cumprimento, prende-se tão sòmente ao propósito a ser alcançado. Foi executada no passado por trirremes e naus-de-guerra, como o é atualmente por aviões e submarinos. Ou, em outras palavras, é ela da responsabilidade do *Poder Naval*, qualquer que seja a constituição que êste apresente.

No entanto, tratando-se do problema de guerra no mar, não basta considerarmos isoladamente o Poder Naval, o elemento Fôrça. O Homem é um ser eminentemente terrestre. Em terra exclusivamente subsiste. Da terra tira os recursos com os quais constrói sua economia e, em conseqüência, seu bem-estar e sua defesa. Quando age em meios estranhos — como o ar, o mar — o faz empregando elementos artificiais, mecânicos, que não podem cortar os cordões umbilicais da manutenção e do suprimento que o ligam à terra.

Assim a Potência Marítima é constituida por um binômio inseparável — o Poder e a Posição — cujos têrmos, isoladamente, não têm valia.

Se se pretende, contudo, destruir a Potência Marítima inimiga, a prioridade deve ser dada ao Poder como objetivo principal, pois, abatido êste, a Posição conserva sòmente suas características geográficas, perdendo inteiramente a importância militar.

Com o advento do avião no cenário da guerra, juizos ligeiros, impressionados naturalmente por suas tremendas possibilidades de emprêgo, quiseram atribuir-lhe tôdas as virtudes de panacéia universal. E classificaram-no como o coveiro do Poder Naval.

Mas esqueceram-se de uma limitação que afetaria consideràvelmente sua independência: a prisão à terra das aeronaves ser bem maior do que a dos navios. Sendo o avião um instrumento de guerra de extrema mobilidade tática, é estratègicamente lento, pois deverá arrastar consigo, para aumento de seu raio de ação, a imensa "parafernália" que é uma Base Aérea.

Tal problema em terra não é de difícil solução (dependendo, é claro, do aspecto geográfico da região), mas no mar tudo se complica. Para o estabelecimento das Bases Aéreas, de onde os aviões possam operar sôbre o oceano, sòmente a linha da costa é disponível ou, então, ilhas estratègicamente situadas. Para operações desenvolvendo-se ao largo, as primeiras não oferecem a flexibilidade necessária nem a disponibilidade permanente imprescindível e, relativamente às segundas, seu próprio abastecimento exige a presença de um Poder Naval que o garanta.

E o avião apresenta qualidades excepcionais para a guerra no mar. A rapidez com que se desloca, o aumento de visibilidade que faculta aos navios, sua capacidade de destruição quando usa torpedos, foguetes ou bombas e a subitaneidade de seus ataques partidos de grandes distâncias, são preciosas características. Para incorporá-lo como eficientíssimo a insubstituível elemento do Poder Naval, só seria necessário que seu problema de posição, de base de apoio, fôsse superado. Isto foi exatamente o que se conseguiu com a instituição da *Fôrça Tarefa de Navios-Aeródromos.*

Até o advento do avião, a arma destruidora por excelência na guerra, no mar, era o canhão. Mesmo o torpedo tinha que ser lançado de tão perto que seu portador poderia ser neutralizado antes de efetuar o tiro.

Daí, como sucedâneo das naus-de-guerra na formação da espinha dorsal das esquadras, aparecer o Encouraçado. Apresenta êste uma enorme resistência aos golpes do inimigo — o que é obtido pela couraça e pela compartimentagem estanque — e sua grande tonelagem permite o transporte de numerosos canhões de grosso calibre. Assim, uma formatura de encouraçados — ou a Linha de Batalha — é uma bateria móvel e flexível que lança sôbre o inimigo, a 30.000 metros de distância, cada minuto, algumas toneladas de alto explosivo envolvidas em carcaças de aço. Os restantes navios — cruzadores e contratorpedeiros — defendem, direta ou indiretamente, esta linha de batalha, impedindo os avanços das fôrças ligeiras inimigas ou atacando, com torpedos, a linha de batalha adversária.

O avião, incorporado ao Poder Naval, ao invés de substituí-lo, apareceu como uma artilharia de alcance bem mais longo (além de múltiplas tarefas outras que desempenha nos teatros de operações navais). A "área tática" aumentou sua extensão de 20 para 300 milhas. E com isto o encouraçado cedeu seu lugar de navio capital ao Navio-Aeródromo, passando a protegê-lo com sua enorme potência

de fogo, só sendo chamado a atuar quando haja oponentes de superfície ou vítimas dos ataques aéreos que necessitem do golpe de misericórdia.

A Fôrça Tarefa de Navios-Aeródromos — O paradigma do Poder Ofensivo Naval é, atualmente, uma fôrça balanceada, tendo como núcleo navios aeródromos e incorporando também encouraçados, cruzadores e contratorpedeiros. No Pacífico, durante a II Guerra Mundial, a fôrça-tarefa americana típica dispunha de mais de um milhar de aviões de caça e de ataque (bombardeiros e torpedeiros) em seus 14 ou 15 navios-aeródromos, podendo também, quando a situação assim o exigia, formar uma linha de batalha de oito encouraçados.

Cabia-lhe, principalmente, localizar e destruir as fôrças organizadas. Mas também foi empregada no preparo e no apoio de operações anfíbias e, igualmente, em bombardeios estratégicos, tendo como objetivos instalações militares e industriais.

Caracterizam a Fôrça Tarefa de Navios-Aeródromos:

a) a *concentração* tremenda do poder que pode ser aplicado, graças à sua mobilidade, onde quer que se deseje, com o que se obtém, facilmente, *superioridade e surprêsa;*
b) a *liberdade de ação* que sua auto-suficiência e capacidade de defesa lhe permitem.

Em relação aos aviões, é como se a Posição tivesse a mesma mobilidade estratégica e tática do Poder, colocando-se ràpidamente onde mais favorável fôr e levando consigo todos os meios de segurança necessários.

A artilharia de superfície e antiaérea que defende os navios aeródromos nos dispositivos circulares normalmente empregados é enorme. Além disso, os aviões de caça permanecem no ar ou em alerta no convés (constituindo o que se chama a Patrulha Aérea de Combate ou PAC), prontos a interceptar qualquer ataque inimigo que seja detectado pelos radares dos navios do dispositivo ou de contratorpedeiros colocados em postos avançados em relação à Fôrça — os denominados "Piquete Radar". Outros contratorpedeiros se estendem, formando uma "cobertura anti-submarino" e, nessas posições, se mantêm atentos procurando escutar, com seus sonares, possíveis atacantes vindos de sob as águas.

Relativamente ao abastecimento, a organizações dos "Grupos de Serviço", incorporando navios-tanques, transportes de munição e de mantimentos, devidamente protegidos, que vão ao encontro da Fôrça Tarefa de Navios-Aeródromos no mar para supri-la de todo o necessário, inclusive providenciando o recompletamento de aviões perdidos ou avariados, faz quase indeterminada a duração de sua capacidade operativa. De uma feita, uma fôrça americana operou 120 dias seguidos no Pacífico sem ter contato com terra.

I — O advento dos projetis auto-propulsados e da propulsão nuclear não parece que irá afetar substancialmente esta estrutura. Tanto quanto se pode prever, os aviões navais manejados "pelo homem" serão mantidos — e com êles os Navios-Aeródromos. Na escolta, contudo, sentir-se-ão as transformações mais radicais, principalmente no tamanho das unidades que a constituem. Como dipondo-se de projetis auto-propulsados, não se necessita da grande resistência estrutural indicada para suportar os canhões, os encouraçados e cruzadores de porte desaparecerão, sendo substituídos por um tipo de navio de aproximadamente 4.000 toneladas de deslocamento, o qual, com maior potência de fogo, será de menor custo e apresentará uma manobrabilidade que os antigos mastodontes não tinham. Além dêstes haverá os navios antisubmarino, também de reduzidas proporções. A questão do raio de ação, obtido pelos Grupos de Serviço, será solucionada pela propulsão nuclear que, pràticamente, dispensará o reabastecimento.

O Grupo de Caça e Destruição — Não é, no entanto, a Fôrça Tarefa de Navios-Aeródromos, nos moldes e com as tarefas acima indicadas, a única a operar como instrumento de estratégia naval. Na luta contra os submarinos, um outro tipo de organização, ainda tendo como núcleo o navio-aeródromo é também empregado.

Inicialmente, para fornecer a cobertura aérea "antisubmarino" dos comboios, incorporou-se à defesa dêstes um navio aeródromo, classificado como "de Escolta", normalmente um navio mercante transformado, podendo conduzir de dezoito a vinta aviões. Com o decorrer da guerra concluiu-se que mais útil seria uma ação ofensiva localizada nas áreas de passagem obrigatória dos submarinos, quando saíssem ou chegassem às suas bases, ou em tôrno das rotas dos comboios visados.

Em tais áreas passaram a operar os Grupos de Caça e Destruição, constituídos por um navio-aeródromo ligeiro escoltado por 5 a 8 contratorpedeiros. Êste conjunto aeronaval é capaz de, depois de localizado um submarino por unidades de superfície ou pelos reconhecimentos aéreos, manter-se por longo tempo na área, em constantes pesquisas até que o inimigo seja destruído.

Esta é a combinação mais potente de que se dispõe contra os submarinos, concentrando todos os meios de busca e tôdas as armas ofensivas.

O futuro dos Navios-Aeródromos — Longe de ser uma arma da guerra passada, os navios-aeródromos têm-se adaptado ao progresso vertiginoso dos armamentos destas "entre-guerras". Com os aviões a jacto, mais pesados, e os foguetes, as Fôrças de Navios-Aeródromos, além de garantirem o domínio do mar contra um inimigo

potencial que até agora só parece ser ameaçador por seus submarinos, constituem também um sistema de base ideal para lançar ataques de longo alcance contra a Potência Terrestre, complementando o trabalho dos bombardeiros estratégicos, cujas bases dependem de arranjos políticos que podem se mostrar frágeis e pouco dignos de confiança. Também serão capazes de fornecer a êsses bombardeiros, vindos de bases distantes, a escolta de caças imprescindível às suas incursões, a qual não poderia partir de campos terrestres, por falta de raio de ação.

E, mais do que tudo, as Fôrças Tarefas de Navios-Aeródromos multiplicarão os eixos ofensivos, permitindo que seja *superior no lugar mais conveniente e no momento mais oportuno.*

Como disse o Almirante Barjot, ex-comandante das Fôrças Aeronavais francesas, a "era dos navios-aeródromos não sòmente não terminou, como apenas está começando".

II

O QUE SÃO

O Navio-Aeródromo — Técnica e equipamento — O navio-aeródromo é, em essência, uma Base flutuante com propulsão própria. Mas é necessário que se frise que esta comparação serve exclusivamente para que bem se compreenda sua organização interna. Fora disso, cessa a analogia. A base terrestre é passiva. Tem valor logístico e, quando muito, estratégico, sendo, sob êste último aspecto, lenta em acompanhar as mudanças ràpidas de situação de determinada campanha. Muitas vêzes tem que ser abondonada e substituída por outra cuja construção exige tempo e grandes recursos econômicos, quando não uma operação custosa como eram os assaltos às ilhas do Pacífico na última guerra.

Já o navio-aeródromo é uma base com personalidade não só estratégica — (mas de grande mobilidade) — com tática. Em uma ação age conjuntamente com os aviões que lança, controlando-os no ar, colocando-se onde melhor os possa lançar e recolher e, mesmo, defendendo-se se atacado. Seu papel em absoluto não é passivo. É um navio de guerra, da mesma forma que um encouraçado ou um contratorpedeiro; sòmente suas armas são diferentes.

As características materiais principais de um navio-aeródromo são o "convés de vôo", de onde os aviões decolam e onde pousam, e o "hangar" destinado a abrigar os aparelhos de reserva e facultar-lhes manutenção de 1.º e 2.ª escalões. O transporte entre o "hangar e o convés de vôo" (fica êste sôbre aquêle) e vice-versa é feito por meio de elevadores.

Dominando a pista, num dos bordos (a boreste por razões convencionais) ergue-se uma superestrutura denominada "ilha". Aí se encontra o passadiço de manobra, os órgãos de direção do navio e a

"tôrre de contrôle de vôo", de onde é dirigido todo o movimento de aviões no convés.

No último tipo de navio-aeródromo, atualmente em construção nos Estados Unidos, esta "ilha" será escamoteável, subindo ou descendo sôbre um colossal elevador. A posição alta será utilizada sòmente para manobra e navegação.

Quando operando aviões, o convés estará inteiramente livre de obstáculos criadores de correntes de ar perturbadoras, sendo o contrôle das decolagens e pousos feito pela televisão.

Para lançar e recolher aviões, o navio-aeródromo aproa de forma a que sopre, através da pista, da proa para a pôpa, um vento relativo (isto é, a soma do vento devido ao deslocamento do navio e do vento real) de, pelo menos, trinta milhas marítimas por hora. Com esta resistência e todo o motor, os aviões de hélice conseguem levantar vôo na curta dimensão de que dispõem, na razão de um cada trinta segundos. Os pousos se fazem com a mesma freqüência.

Os navios-aeródromos contam com duas ou mais catapultas que lançam os aviões no ar aos pares, sem que a rapidez da operação seja afetada. Aliás, os modernos aviões a jacto, cuja aceleração é menor do que a dos aviões a hélice, sòmente podem decolar sendo catapultados.

Para o pouso, os aviões são dirigidos por um "oficial de sinalização" que, do navio, por meio de bandeirolas, assinala aos pilotos tudo o que devem fazer. Logo depois de cortado o motor, um gancho existente na cauda do avião prende-se em um dos nove cabos de aço que, de tantos em tantos metros, cruzam o convés de vôo, tendo suas extremidades ligadas a amortecedores. Êstes cabos, cedendo vagarosamente, para não haver choques bruscos, terminam por deter o avião.

Caso o gancho não se engate em nenhum dos prendedores — o que muito raramente ocorre — três barreiras de cabos de aço se erguem no fim da pista, isolando os outros aviões estacionados nessa orla, ainda que avariando o desastrado.

Ùltimamente, para atender aos aviões a jacto que atingem o convés com velocidades bem maiores, as pistas estão sendo adaptadas tôdas de forma a que fiquem inclinadas em relação ao eixo longitudinal do navio. O avião que escape dos prendedores torna a decolar ou se precipita no mar. Uma vez o avião no convés, é êle rodeado por uma chusma de homens que o colocam no devido local de estacionamento, revêem seu equipamento, rearmam-no e reabastecem-no. Êstes homens, para facilidade de contrôle, usam camisetas de côres diferentes, conforme sua função (por exemplo, verde — remuniciamento; vermelho — reabastecimento e combate a incêndios) etc.

Em situação de alerta, os pilotos dos esquadrões de prontidão se mantêm numa sala especial com saída para a pista (o ":ready room"),

onde, constantemente, recebem informações que lhes facilitam, ao som do alarme, correrem imediatamente para seus aviões, que já são encontrados armados, abastecidos e com os motores funcionando, e decolarem, sem perda de tempo com instruções complementares.

Durante tôda a operação, os aviões são controlados de bordo, através a radiofonia, recebendo rumos que os levem a interceptar atacantes (se se tratar de caças de defesa) ou aos objetivos a serem bombardeados ou torpedeados. Para regressar, como, provàvelmente, os combates travados desnortearam sua navegação, sinais rádio os reconduzem até encontrarem a Fôrça e, mesmo, até pousarem se a visibilidade não permitir o pouso visual.

c) *Navios-Aeródromos Ligeiros A/S* — São navios de 15 a 19.000 atualmente classificam os Navios-Aeródromos em:

a) *Navios-Aeródromos de Ataque* — Os maiores: Da classe "Forrestal", dos quais dois já foram incorporados: *Forrestal* e *Saratoga*, e 8 outros planejados, alguns com sistema de propulsão utilizando energia atômica; são navios colossais de 80.000 toneladas, de "ilha escamoteável", transportando quase duas centenas de aviões. Os da classe *Midway*, *Franklin D. Roosevelt* e *Coral Sea*), de 60.000 toneladas, transportando 137 aviões. E os da classe *Oriskany*", de 33 a 40.000 toneladas, transportando de 90 a 100 aviões.

b) *Navios-Aeródromos de apoio* — Os da classe *Essex*, semelhantes aos *Oriskany* sem certos aperfeiçoamentos, que foram os heróis da II Guerra Mundial. Ao todo, *Oriskany* e *Essex*, os norte-americanos possuem 24 dêsses navios.

c) *Navios-Aeródromos Ligeiros A/S* — São navios de 15 a 19.000 toneladas transportando de 35 a 40 aviões, que atualmente são empregados em tarefas antisubmarino, com os Grupos de Caça e Destruição.

d) *Navios-Aeródromos de Escolta* — Êstes são unidades lentas e de muito pequena disponibilidade de transporte. Enquanto os outros navios desenvolvem velocidade de 30 a 33 nós, não precisando, assim, de vento real para obter um vento relativo de 30 milhas hora no convés de vôo, os navios-s-aeródromos de escolta sòmente são capazes de desenvolver de 14 a 18 nós, necessitando de um vento de 12 milhas hora para poderem operar aviões. Atualmente os 66 que os Estados Unidos possuem estão sendo utilizados sòmente para transporte.

O inglêses classificam os navios-aeródromos de uma forma que parece-nos mais simples. Chamam-nos de:

a) *Navios-Aeródromos Pesados*

b) *Navios-Aeródromos Ligeiros*

c) *Navios-Aeródromos de Escolta* — Conforme seu porte.

Fraquezas do Navio-Aeródromo — Os adversários do navio aeródromo apontam nêle três grandes fraquezas:

a) Ser frágil, importando a sua destruição na perda de todos os aviões nêle "baseados";

b) Ser uma Base Aérea caríssima, tanto no que respeita ao preço de custo como ao de manutenção;

c) Serem as performances dos aviões inferiores às dos aviões "baseados" em terra.

Relativamente à primeira acusação, a fragilidade dos navios-aeródromos não é tão assim: grande com a tremenda potência de fogo — dirigido certeiramente pela eletrônica — que o rodeia; os caças que interceptam os atacantes; seu convés encouraçado (como têm os mais modernos) e perfeita compartimentagem estanque, não é fácil afundá-los.

Em Okinawa, vinte navios-aeródromos americanos sofreram, durante 87 dias, ataques incessantes de 3.039 aviões japoneses, vindo de bases terrestres, dos quais 1.900 suicidas. Dezesseis foram atingidos, mas nenhum foi afundado e as perdas do inimigo foram de 2.000 aviões destruídos.

Os maiores adversários dos navios-aeródromos são os submarinos que, aliás, o são também de todos os navios. A grande luta que se desenrola, no momento, nos laboratórios e nos campos de experiências versa exatamente sôbre submarinos e os meios de os combater.

O preço de um navio-aeródromo não pode ser discutido, desde que êle cumpra missões de guerra necessárias à execução do Plano Estratégico e que não podem ser levadas a têrmo por outros elementos.

O advento dos aviões a jacto diminui, cada vez mais, o espaço que separa as performances dos aviões dos navios-aeródromos das dos "baseados" em terra. Além disso, o emprêgo oportuno de uma arma inferior, torna-a bem mas útil que outra, embora ótima, mas que não pode se aplicada.

III

DEVE A MARINHA BRASILEIRA POSSUÍ-LOS?

A existência de determinado tipo de navio nos efetivos de uma Marinha é comandada, exclusivamente, pela resposta que se der à seguinte pergunta:

"Para que se quer esta Marinha"?

E tal resposta tem que ser dada à base da Política Naval a ser seguida e dos propósitos militares a serem colimados, de acôrdo com o que serão fixados os meios materiais necessários.

Essas conclusões sofrem posterior reajustamento que as enquadra dentro da capacidade econômica do país, pois, uma absorção exagerada dos recursos nacionais para fins militares afeta o investi-

mento e a produção e, assim, paradoxalmente, o próprio poderio bélico.

O estudo indicado acima é extensíssimo e faz parte integrante do exame de situação nacional, tendo aspecto permanente, pois deve ir sendo constantemente atualizado.

Òbviamente, num pequeno artigo não se pode debater a solução de tal problema no caso específico brasileiro, não só devido às limitações espaciais como também pelo confidencialismo que envolvem os detalhes dessas questões.

Mas é público e notório que as responsabilidades que assumimos em todos os documentos de caráter panamericanista que assinamos, referentes à defesa do Continente, podem nos levar, numa III Conflagração Mundial (que é de se desejar vivamente, que não se concretize), a nos empenharmos em campanha antisubmarino de proteção às nossas linhas de comunicações marítimas, da mesma forma que o fizemos na guerra passada.

Ora, além da escolta de comboios — aspecto passivo da luta que foi nossa principal tarefa de 1942/1945 — o maior inimigo dos submarinos é o chamado Grupo de Caça e Destruição, que é uma pequena Fôrça Nuclear em tôrno de um Navio-Aeródromo-Ligeiro defendido e auxiliado por cinco a oito contratorpedeiros, que pesquisa, acuradamente uma área ameaçada, por meio de esclarecimentos aéreos e da escuta sonar dos navios. Descoberto um submarino, todos os elementos aéreos e de superfície — encarniçam-se sôbre êle o tempo que fôr necessário até destruí-lo. É êste organismo que realmente aniquila os submarinos, aquêle que tem esta única finalidade, sem que outras obrigações interfiram com sua agressividade, ao contrário do que acontece com as escoltas dos comboios, as quais devem, antes de mais nada, trazer seguramente os mercantes sob sua proteção, ao devido destino, satisfazendo-as o fato dos submarinos serem repelidos, ainda que sobrevivendo para persistir como perigo potencial em relação a outros objetivos.

Nada substitui a ação dêsses Grupos de Caça e Destruição. Os aviões baseados em terra, úteis para o patrulhamento de áreas focais e, mesmo, para constituírem a escolta aérea dos comboios costeiros (se bem que os helicópteros estejam se colocando para superar, com vantagens, todos os outros tipos de aeronaves nesta espécie de tarefa), não têm aquela continuidade de ação, aquela disponibilidade imediata (embora dentro de seu raio de ação) e a ligação direta com os navios, que possuem os aviões baseados no navio-aeródromo do Grupo de Caça e Destruição.

Na área de nossa responsabilidade deveremos operar um ou mais dêsses Grupos, na eventualidade não desejada de uma nova guerra mundial, e não nos limitarmos, exclusivamente, à defesa passiva dos comboios, deixando aos nossos aliados as tarefas ofensivas. Precisamos nos impor como aliados úteis, com os quais se possa contar para

mais alguma coisa além de serviços auxiliares. Possuímos uma Marinha com cento e cinqüenta anos de tradição e já herdeira das glórias e da organização da Armada Lusitana — e não nos podemos contentar com papéis secundários. É mister que os Grupos de Caça e Destruição operando na área do Brasil ostentem a bandeira verde a amarela em seus mastros de combate.

Além de se preparar para enfrentar esta ameaça definida, é função precípua da Marinha estar pronta para apoiar, nas suas manifestações navais, qualquer orientação de nossa política e revidar ou neutralizar as agressões que possam com ela interferir. Não se sabendo nem de onde nem como aparecerá êste perigo potencial desconhecido — e havendo as restrições econômicas dos tempos de paz que impedem que a Marinha cresça desproporcionadamente — deve-se fixar um mínimo que possa atender a todos os casos previstos.

A solução é fazer a Marinha funcionar como um grande Centro de Pesquisas, Instrução e Adestramento relativamente aos diferentes aspectos da guerra naval, sendo composta, para isto, de pequenos núcleos que incluam, embora em escala reduzida, tôdas as atividades de uma grande marinha. Assim estará pronta a se desenvolver num determinado sentido imposto por uma crise advinda na política nacional, usando os maiores recursos que, na previsão de emergência, lhe serão distribuídos.

Dêsses núcleos, o mais importante será uma pequena Fôrça de Alto-Mar. É êste o elemento que realmente representa o *Poder Naval*, que, concentrado, tem capacidade para destruir o Poder Naval inimigo, que é o primeiro passo a ser dado para se obter o *Domínio do Mar*. Sem que êle exista, nenhuma marinha pode se considerar como real, não passando de um ajuntamento de navios para serviços diversos e não uma *Fôrça*.

Nesta Fôrça de Alto-Mar, hoje em dia, o navio capital é o Navio-Aeródromo. O apoio de artilharia será dado por cruzadores. A não existência de, pelo menos, um navio-aeródromo com seus aviões de caça e de ataque, mutila completamente a Fôrça de Alto-Mar, mesmo para fins de instrução e adestramento.

A Marinha não se poderá considerar realmente eficiente, inclusive para desempenhar as tarefas antisubmarino que lhe poderão caber no futuro, enquanto não der êste passo avante fundamental — dispor de navios-aeródromos. Dentro da modéstia de nossa situação econômica — e também porque não convém que ataquemos inicialmente o problema em grandes proporções — podemos limitar nossas aspirações à posse de um único navio-aeródromo ligeiro. Mas isto é um imperativo essencial. Podemos mesmo afirmar que de tal providência depende a existência da Marinha do Brasil.

TRABALHOS E ESTUDOS
RELATIVOS A ASSUNTOS NACIONAIS

Sentido ideológico de uma campanha pró-desenvolvimento nacional

PRIMO NUNES DE ANDRADE
Capitão-de-Mar-e-Guerra

Temos apresentado, através de conferências e artigos publicados em revistas, uma série de ensaios, cujo planejamento obedeceu a uma linha de pensamento de que temos procurado nos tornar intérpretes, em atividade ideológica e doutrinária que se tem desenvolvido durante cêrca de três anos. Cumpre-nos agora, em visão retrospectiva, apresentar aos leitores que nos têm honrado com a sua atenção, uma síntese do sentido ideológico daquele planejamento, assim como manifestar a nossa gratidão a todos que nos têm auxiliado e estimulado na divulgação dos nossos ensaios.

A nossa geração tem o privilégio de viver uma época impar na História do Brasil, a era do desenvolvimento, em que começam a delinear-se com tôda a nitidez os traços marcantes e característicos de uma nacionalidade que ainda não havia logrado dar plena expressão às tendências da sua formação histórica. É um estágio da nossa evolução histórico-social, em que podemos observar o surgimento da consciência de autodeterminação de um povo, com tôdas as suas implicações de ordem social, política e econômica. Como não poderia deixar de ser, é uma época crítica, de profundas contradições de idéias e sentimentos, de extremados conflitos de interêsses políticos e econômicos, que, às vêzes, tendem à radicalização das posições antagônicas, dando ao processo evolutivo um caráter tumultuoso, contraditório e, às vêzes, paradoxal, como sói acontecer em fases críticas de crescimento.

Participantes do drama de uma geração que tem testemunhado transformações sociais, políticas e econômicas de grande profundidade e amplitude no seio da comunidade brasileira, visamos, através dos nossos ensaios, apresentar uma singela e despretensiosa contribuição à grande obra de formulação ideológica que já está sendo realizada no domínio das ciências da cultura, em correspondência ao processo de

crescimento da consciência nacional, que ora se manifesta com características tão marcantes na atual conjuntura. Tendo sido não apenas meros assistentes curiosos do espetáculo caleidoscópico da evolução histórico-social que presenciamos desde a nossa juventude, porém espectadores vigilantes, sempre dispostos a tomar conhecimento dos problemas angustiantes do nosso tempo, procurando senti-los com intensidade e identificar-nos com os anseios da coletividade, julgamo-nos no dever de vir a público trazer o nosso depoimento, não tanto como uma interpretação de cunho pessoal, mas antes como uma tentativa de expressão das razões, das aspirações e das tendências da consciência coletiva, tais como temos logrado compreendê-las e senti-las.

Abordando problemas de desenvolvimento, cultura e educação, procuramos naturalmente nos apoiar em fundamentos científicos já elaborados pelos mestres que têm sabido aprofundar as suas pesquisas nos domínios da filosofia, da história, da sociologia e da economia, e têm conseguido analisar e interpretar objetivamente a realidade brasileira com aquela marca de autenticidade capaz de atrair os espíritos isentos de preconceitos e de exclusivismos doutrinários, que, como nós, estejam desejosos de ver formulada uma doutrina de ação prática que possa servir de norma para a solução dos problemas cruciantes da comunidade brasileira.

Por outro lado, julgamos de primordial importância conservar também uma autenticidade de sentido mais profundo, procurando nos apoiar nas realidades de natureza espiritual da existência humana, para apresentar e fundamentar nossas teses, em que foram considerados, a cada passo, os aspectos morais, intelectuais e práticos, tanto no âmbito individual como no âmbito social, ao abordarmos os problemas correlatos aos vários temas em estudo. E assim o fizemos por estarmos certos de que, nesta fase crítica de evolução, de significação não só nacional como também universal, em que se acentuam, às vêzes, de maneira tão radical, as divergências doutrinárias, os embates de paixões, as contradições de atitudes e os entrechoques de interêsses, só há um rumo seguro para o pensamento, e êsse é o que se orienta pelas leis da subordinação das faculdades do espírito humano aos ideais imanentes que o induzem a identificar-se com a Realidade Suprema que tudo contém e de que tudo procede. Eis por que a filosofia que apregoamos é essencialmente espiritualista, não podendo aliás ser considerada idealista no sentido consagrado do têrmo, pois procuramos analisar e interpretar o "vir-a-ser" histórico em relação a todos os aspectos da realidade, sem desprezar nenhum dos fatôres intervenientes nos vários domínios

em que tem lugar a "existência", condicionadora da própria filosofia; esta visão global do problema filosófico transcende evidentemente das interpretações parciais fundamentadas em concepções puramente idealistas ou materialistas.

Diante do presente estágio de evolução da comunidade brasileira, a par de transformações de estrutura, decorrentes do progresso social, econômico e técnico, constata-se uma retomada coletiva de consciência em face da realização do destino histórico da nacionalidade, fenômeno êste que deve ser interpretado não sòmente dentro de esquemas de determinismos sócio-cultural ou econômico-geográfico, mas também levando em conta as fôrças espirituais dinamizadoras do processo evolutivo da História. Cada geração, que vem participar do drama histórico de uma comunidade, traz consigo uma mensagem de natureza espiritual, que não pode ser desprezada, pois a mesma nem sempre se realiza pela aceitação e pelo usufruto tranqüilo da herança sócio-cultural da coletividade, mas pode também conter um sentido de renovação e de reforma diante da mesma, assim pode implicar em uma maneira diferente de adaptação às contingências históricas e materiais da época correspondente.

Analisando as circunstâncias presentes da nossa evolução histórica, somos levados a propugnar para que as elites intelectuais do País colaborem na formulação da "ideologia do desenvolvimento", que embora sendo produto da consciência coletiva, também deve ser interpretada no plano alto da vida cultural, segundo os métodos e processos próprios das ciências sociais e humanas. E isto fica justificado pelo fato de, no processo histórico-social brasileiro, o surto de desenvolvimento nacional de que somos testemunhas nestes meados do século XX, refletir-se por um notável acontecimento, que é a elaboração, que se opera nos dias que correm, de uma nova cultura, que está encontrando expressão em todos os setores que representam autênticamente a vida, o pensamento e a ação da comunidade. Tôdas as contradições da atual fase crítica de evolução, que condiciona o referido surto, traduzem-se no conflito entre a nova cultura, inspirada na ideologia do desenvolvimento e apoiada nas fôrças vivas da nacionalidade, e a cultura que tem presidido a vida política e social da comunidade, desde que esta se constituiu em país independente, cultura esta que se apresenta agora em franca decadência, pelo fato de estar esgotada em sua capacidade construtiva e criadora, apoiando-se ainda nos preconceitos, no tradicionalismo estreito e nos interêsses organizados e beneficiários da estrutura econômico-social em fase de superação na comunidade.

Julgamos que a conceituação histórica do conflito das duas culturas encontra a sua fundamentação na dualidade de aspectos com que se apresenta a evolução histórica brasileira.

De um lado, pode ser assinalada a influência heteronômica das potências em cuja periferia se situou o Brasil desde a sua independência política, implicando na elaboração de uma cultura alienada, florescente nos portos do litoral, para onde se canalizavam naturalmente os resultados financeiros do sistema latifundiário-mercantil de produção e comércio, complementar dos sistemas imperialistas dominantes; daí a denominação de litorânea, que atribuímos à cultura que assim se elaborou.

De outro lado, tem-se manifestado também a influência de fatôres endógenos, cuja atuação pode, aliás, ser assinalada em nossa História, mesmo antes da Independência, em realizações épicas, como as das Bandeiras, ou em episódios de sentido profundamente autonomista, como a Inconfidência Mineira; tais fatôres atuaram sempre de maneira visível ou latente através da nossa evolução histórica, permitindo mesmo que, apesar das suas características de ausência de autenticidade e autonomia, pudesse a cultura litorânea dar expressão própria a duas tendências históricas bem marcantes na formação da novel nacionalidade brasileira : a integração racial e a integração territorial.

Ao passo que a cultura litorânea se deixava contudo influenciar principalmente pelos fatôres exógenos, isto é, por motivações provenientes do exterior, consagrando uma estrutura econômico-social do tipo semicolonial, a nova cultura vem-se impondo agora, impulsionada principalmente pelos fatôres endógenos que tendem atualmente a assumir predominância, procurando dar expressão ao anseio natural de autonomia que a posse da terra inspira ao homem; essa autonomia vai-se tornando efetiva pelo domínio das fôrças telúricas, representado pela exploração do potencial hidráulico e das reservas petrolíferas, pela produção própria de riquezas agrícolas de natureza vital, como o trigo, assim como pelo surto notável da industrialização emancipadora. Reconhecendo, desta forma, o caráter preponderante da tendência histórica de domínio efetivo da terra na formação da nova cultura, que se vai ajustando à estrutura econômico-social da nossa comunidade na presente fase de desenvolvimento, atribuímos à mesma a denominação de mediterrânea.

A cultura litorânea representa o passado na História do Brasil, tendo dado expressão à vida política, social e cultural de uma comunidade voltada para o mar, por onde lhe chega-

vam os influxos da civilização, sob a tutela ideológica de outros povos.

A cultura mediterrânea representa o futuro na História do Brasil, através da mesma devendo encontrar expressão a vida política, social e cultural de uma comunidade voltada para si mesmo, atenta às motivações da terra e da natureza, cuja posse e cujo domínio ela se propõe efetivar; será através da cultura mediterrânea que a comunidade brasileira virá a realizar plenamente as tendências históricas da sua formação, consciente da sua capacidade de autodeterminação para o desenvolvimento nacional, assim como para a assunção das responsabilidades que lhe hão de caber na marcha da civilização.

Especial relêvo na seqüência dos nossos ensaios foi dado a dois problemas de magna importância, que se apresentam da maneira cada vez mais clamorosa, desafiando as soluções necessárias para que o desenvolvimento nacional se realize com mais amplidão e desembaraço: tais são os referentes à educação e à estrutura agrária. Com efeito, da análise objetiva dos fatos e acontecimentos sociais da nossa época, não é difícil concluir que as bases de apoio mais sólidas da cultura decadente são o sistema educacional vigente e o latifundiarismo anacrônico reinante na nossa comunidade. É nesses dois baluartes que as fôrças retrógradas ainda se encastelam, entravando o desenvolvimento nacional pela obstrução dos canais de acesso da nova cultura à consciência nacional do povo brasileiro, assim como pela paralisação de consideráveis fôrças de trabalho relegadas à baixa produtividade.

O estudo da evolução da cultura brasileira não poderia deixar de ser situado dentro do quadro mais amplo da marcha das civilizações humanas. É nos ideais que dão conteúdo ideológico à nossa civilização, tais como os de fraternidade humana e de justiça, que deve ser procurado o fundamento espiritual de duas realidades sociais de caráter universal, que marcam um sentido bem significativo na evolução da Humanidade, na atual época da sua História, e que formam os elementos vitais de que terá de se alimentar a evolução política, social e econômica do povo brasileiro; tais realidades são a democracia e o nacionalismo.

O regimen democrático de autodeterminação dos povos subdesenvolvidos tornou-se um imperativo histórico decorrente da capacidade que vêm adquirindo as grandes massas humanas de participarem ativamente da vida consciente dos organismos sociais, permitindo que os anseios universais de fraternidade humana encontrem expressão, não só no ambiente social de cada comunidade, como nas relações internacionais entre os povos.

Por sua vez, o nacionalismo, fenômeno social dos nossos dias, surge agora como uma tomada de posição das consciências coletivas dos povos em processo de desenvolvimento, que exigem, em nome da justiça, que lhes seja facultado explorar em benefício próprio, os recursos naturais de que dispõem nos territórios em que vivem.

Eis por que o nacionalismo, que deve ser tomado como bandeira para mobilizar o povo brasileiro na batalha pela sua emancipação cultural, social e econômica, não poderá ser estéril e inexpressivo, como o jacobinismo, forma arcaica e decadente do mesmo, razão pela qual terá de ser um nacionalismo de base, cujas raízes deverão procurar a seiva vitalizadora nas fontes democráticas do poder nacional. Em outras palavras, tal nacionalismo não deverá ser formalista e de cúpula, porém autêntico e apoiado na consciência coletiva.

Atualmente, na evolução dos povos em processo de crescimento, nacionalismo e democracia surgem como imperativos históricos que se harmonizam e se completam: com efeito, sòmente no ambiente de liberdade propiciado pela democracia, é que um povo pode reafirmar a sua consciência nacional e transformá-la em alavanca poderosa do seu desenvolvimento.

Fica assim caracterizada, de um modo geral, a linha de pensamento que nos orientou na elaboração da nossa obra, que, talvez ambiciosa no seu plano, porém de fato despretensiosa no seu conteúdo, deve ser considerada, no seu aspecto de formulação puramente teórica, como um convite à meditação e ao estudo de temas de interêsse atual e palpitante para a coletividade. Quanto ao seu aspecto de objetivação prática, pelo caráter polêmico com que, em geral, são apresentadas as suas teses, a sua mais alta pretensão é a de ser mais um veículo de propagação da "mística do desenvolvimento", nesta etapa crucial da evolução da comunidade brasileira, em que as energias espirituais da raça precisam ser despertadas e conclamadas para intervirem com a sua fôrça dinamizadora no sentido de elevar ao seu mais alto climax o processo histórico de um povo, que tem, sem dúvida, um destino a realizar e uma mensagem a transmitir ao mundo.

Estamos certos de ter assim prestado a nossa modesta colaboração a esta obra grandiosa de desenvolvimento nacional, que exige sejam mobilizadas as vontades individuais e coletivas para à execução da magna tarefa que lhes é imposta pela conjuntura da hora presente.

Tal é certamente a missão histórica da atual geração, que, se souber levá-la a bom têrmo, há de ficar credenciada ao reconhecimento e à gratidão da posteridade.

Segunda Viagem do Comandante Cook à volta do mundo

(1772 - 1775)

Contada por êle próprio

Paris — 1880

Tradução de **F. A. Machado da Silva**

(*Continuação*)

CAPÍTULO V

Recepção que nos fizeram em Houaheim. — Incidentes que se deram enquanto os navios aí fundeavam. — Omai, um dos naturais do país, embarca no "Aventure". — Ancoragem dos navios em Oulietéa. — Narração do que nos aconteceu aí. —Partida. — Oedidee, um dos insulares, embarca comigo na "Resolution". — Passagem de Oulietéa às ilhas dos Amigos. — Descoberta da ilha de Hervey e descrição dos incidentes que assinalaram nossa estadia em Middlebourg. — Chegada dos navios a Amsterdam. — Descrição de uma espécie de templo. — Incidentes.

Logo que nos achamos fora da baía e que se içaram as chalupas, fiz proa para a ilha de Houaheim, onde me propunha tocar, e que está afastada de Taití de cêrca de vinte cinco léguas. Nós a avistámos a 3 de manhã, e nos dirigimos para o pôrto de Ouharra, onde a *Resolution* fundeou.

Logo que nossos navios estiveram em segurança, desembarquei com o comandante Furneaux, e os insulares nos receberam de modo muito cordial. Destribuí-lhes alguns presentes; e, logo depois, trouxeram-nos porcos, galinhas, cães e frutas, que êles trocaram por machados, pregos, bugigangas. Êste tráfico teve lugar mesmo a bordo dos navios, de sorte que pudemos esperar ser abundamentemente abastecidos de porco fresco, e de galinhas, perspectiva muito agradável na situação em que estávamos. Soube que meu velho

amigo Oreco, chefe da ilha, vivia ainda, e que vinha às pressas para me ver.

O aspeto do país é o mesmo que o de Taití, em menor escala. O perímetro de tôda a ilha não passa de sete a oito léguas. As planícies são pouco extensas, havendo apenas algumas colinas entre elas e as altas montanhas. A região oferece entretanto agradáveis pontos de vista.

A 4, fui com o comandante Furneaux e M. Forster fazer uma primeira visita a Oréo, que, ao que me disseram, me esperava. Um dos insulares nos levou ao lugar em que êle estava; mas não nos deixaram sair da chalupa antes de haver realizado a cerimônia seguinte, que os habitantes desta ilha praticam ordinàriamente em semelhante ocasião. Levaram-me a bordo, uns após outros e com algumas momices, cinco pequenas bananeiras, que são seus emblemas de paz. Três pequenos porcos, cujas orelhas estavam ornadas de fibras de coqueiro, foram trazidos com as três primeiras, e um cão com a quarta. Depois o rei enviou a inscrição gravada sôbre uma pequena placa de estanho que eu lhe havia deixado em 1769, que estava ainda no mesmo saco em que a havia colocado; havia além disso uma peça de dinheiro inglês e alguns grãos de vidro, o que mostra quanto êle havia tido cuidado com tudo.

Quando puseram a bordo as bananeiras, os porcos, o cão, etc., nosso guia, que ficou sempre perto de nós, nos pediu para enfeitar três pequenas bananeiras com espelhos, pregos, medalhas, bugingangas, etc. Obedecemos imediatamente; depois desembarcamos, trazendo na mão as bananeiras enfeitadas, e nos conduziram ao chefe. Os naturais do país tiveram cuidado de se enfileirar em alas para nossa passagem. Fizeram-nos sentar a alguns passos do chefe; tiraram de nossas mãos as bananeiras e colocaram-nas diante dêle uma após a outra. Quiz em seguida abordar o rei, mas dissseram-me que êle mesmo viria. Êle veio com efeito lançar-se a meu pescoço; não observava mais nenhum ceremonial, porque as lágrimas corriam abundantemente sôbre suas faces veneráveis, e entregou-se a tôda a efusão de sua ternura. Apresentou-me a seguir os seus amigos, e fiz-lhes, a todos, presentes. Ofereci a Oréo o que tinha de mais precioso, porque considerava êste homem como um pai. Êle deu-me como retribuição um porco e uma grande quantidade de fazendas; além disso, prometeu-me de prover a tôdas as nossas necessidades. Ver-se-á breve com que exatidão êle manteve sua palavra.

Êste bom velho chefe veio ver-me no dia seguinte 5, de madrugada; trouxe-me um porco e frutas, e de minha parte não deixei de fazer-lhe numerosos presentes. Êle levou a

amizade tão longe, que me enviava diàriamente para minha mesa seus melhores frutos, com as raízes já preparadas, e não economizava na quantidade.

Num dos nossos passeios na ilha, fomos testemunhas de um fato notável. Vimos uma mulher, jóvem ainda, dar seus seios cheios de leite a um pequeno cão acostumado a os mamar. Êste espetáculo nos surpreendeu de tal forma, que não pudemos deixar de mostrar nosso desgôsto; mas a mulher riu-se e nos disse que ela deixava-se também mamar por pequenos porcos. Disseram-nos em seguida que ela havia perdido seus filhos; e nos lembramos então de haver lido que êste expediente, muito inocente em suma, era praticado na Europa e o é ainda na Argélia. Os cães de tôdas estas ilhas têm o corpo grosso, seu tamanho variando de um cãozinho fraldeiro até um grande espanhol — (sabujo). Têm a cabeça larga, o focinho pontudo, olhos muito pequenos, as orelhas retas, os pelos um pouco longos, lisos, duros, e de diferentes côres, porém mais comumente brancos e pardos. Latem raramente, mas uivam às vêzes; e mostram muita aversão aos estrangeiros.

A 6, fui à terra depois do almôço, e soube que um dos insulares tinha sido muito incômodo e muito insolente. Mostraram-me êste homem, que estava todo coberto de vermelho, completamente equipado para a guerra, e tinha uma clava em cada mão. Como me ameaçasse com suas duas clavas, eu as tomei; mas para isso foi necessário me engalfinhar com êle e por fim tirar minha espada. Depois de haver quebrado as clavas diante de suas vistas, forcei-o a retirar-se. Como me afirmaram que êle era um chefe, desconfiei dêle e mandei vir uma guarda: precaução que até então julguei inútil. Todos os insulares conviram que era um homem máu (*tata-ino*,) e que haviam-no tratado conforme merecia.

Pouco tempo depois, M. Sparrman, tendo imprudentemente penetrado sózinho no interior do país para colecionar hervas, dois naturais convidaram-no a ir mais longe e lhe fizeram protestos de amizade, repetindo muitas vêzes a palavra *tayo;* mas aproveitando um momento em que êle olhava para um outro lado, arrancaram sua espada, a única, arma que possuia, e deram-lhe um galpe na cabeça no momento em que se baixava para se armar de uma pedra. Êste golpe o deitou por terra; e então rasgaram sua roupa de setim negro, e carregaram em farrapos uma parte dela. Entretanto, êle conseguiu escapar ao seu cêrco, e, fugindo para a praia, êle os distanciou; mas embaraçou os pés nas sarças, e os nativos o alcançaram. Êles lhe deram então na fronteira e nos ombros grande número de golpes que o tontearam; tiraram-lhe a ca-

misa por sôbre a cabeça e se preparavam para tirar-lhe as mãos, porque os botões a prediam ao punho. Felizmente êle desabotoou a manga com os dentes, e os ladrões fugiram com seus roubos.

A alguma distância de lá, nativos que jantavam covidaram-no a parar; mas êle fêz-se de surdo e caminhou depressa para a praia. Dois outros naturais, vendo-o assim despojado, tiraram imediatamente suas roupas com êles o cobriram, e o conduziram ao lugar do mercado onde se achava um número de insulares. No momento em M. Sparrman apareceu no estado que acabo de descrever, todos fugiram a tôda pressa. Eu estava precisamente lá e julguei a princípio que êles tinham roubado alguma coisa; mas fui logo desenganado quando percebemos M. Sparrman e nos contou a história. Chamei alguns nativos e assegurei-lhes que não me vingaria sôbre os inocentes; depois fui queixar-me a Oréo dêste ultraje, e levei o homem que tinha voltado com M. Sparrman a fim de que êle apoiasse meu testemunho.

Desde que o chefe ouviu os detalhes dêste ataque chorou e deu gritos. Quando os primeiros transportes de sua mágua passaram, êle pôs-se a censurar seu povo, ao qual êle disse, tanto quanto pudemos compreender, de que maneira amiga eu os havia tratado nesta viagem e quanto êle sentia-se envergonhado diante de semelhantes ações. Fêz repetir o que haviam roubado a M. Sparrman, e prometeu tudo fazer no que dependesse dêle para o encontrar; depois, levantando-se, pediu-me para acompanhá-lo em meu barco. Seus súditos presentes temendo, ao que imagino, por sua segurança, empregaram tôda espécie de argumentos para dissuadi-lo de seu projeto, que lhes parecia temerário. Entretanto, apesar de tudo que puderam dizer ou fazer, êle entrou no meu barco.

Quando viram seus chefe bem-amado absolutamente em meu poder, os naturais soltaram um grande grito. A mágua pintada em suas fisionomias era inexprimível; estavam inundados de lágrimas, pediam, suplicavam, e empreenderam mesmo tirá-lo à fôrça. Juntei então meus pedidos aos dêles, porque eu sofria muito vendo-os em tão cruel agonia: tudo foi inútil. Sua irmã, tão corajosa como êle, foi a única pessoa que não se opôs à sua partida.

Como sua intenção era de perseguir juntamente conosco os ladrões, fomos por água tão longe quanto permitia a costa. Depois de ter desembarcado, entrámos no interior das terras e percorremos algumas milhas, o rei nos servindo de guia e questionando a todos que encontrava. No fim de algum tempo me opus a que êle nos conduzisse mais longe; as bugi-

gangas, que reclamavamos não valiam o trabalho de ser trazidas mesmo no caso de nos serem restituídas. O chefe procurou me persuadir, mas eu estava decidido a voltar, e êle foi obrigado a aquiescer à minha vontade, vendo que não o seguia mais.

Chegando a nosso barco, encontrámos a irmã de Oréo e vários outros insulares, que tinham ido por terra à praia. Imediatamente largámos para o navio, sem mesmo convidar o chefe para nos acompanhar. Entretanto, êle persistiu em nos acompanhar, e embarcou conosco, a despeito da oposição e dos pedidos dos naturais que o rodeavam. Sua irmã imitou seu exemplo; as lágrimas e as súplicas de sua filha, de cêrca de dezoito anos, não o demoveram. Esta jovem, no excesso de sua dôr, se feria com cascas de ostras na cabeça; e sua mãe foi obrigada a tirá-las das mãos.

O chefe sentou-se a nossa mesa e jantou com apetite, sua irmã, conforme o costume, não comeu nada. Depois do jantar paguei por minhas liberalidades a confiança que tinham em mim, e pus os dois em terra no meio de várias centenas de seus súditos que os esperavam: muitos abraçaram seus chefe com lágrimas de alegria. Tudo respirava então contentamento e paz; o povo vinha em massa de todos os cantos com porcos, galinhas e frutas, de sorte que enchemos os dois navios. O próprio Oréo ofereceu-me um grande porco e muitas frutas. Trouxeram-nos a adaga (única coisa de valor que M. Sparrman perdeu) com um pedaço de sua roupa, e nos afirmaram que receberíamos o resto no dia seguinte.

Assim acabou êste dia tumultuoso, de que falei com detalhe porque mostra quanta confiança êste bravo chefe tinha em nós; têm-se talvez direito de concluir daí que a amizade, entre êles, é coisa sagrada. Oréo e eu, éramos verdadeiros amigos, tínhamos cumprido tôdas as cerimônias em uso nêste país, e tudo fazia crer que ninguém podia quebrar êste respeitável laço. Pareceu-me que foi êste o grande argumento que êle empregou quando seus súditos quiseram impedir que êle entrasse em meu escaler; êle lhes dizia mais ou menos isso: *Oréo* (porque era assim que êle me chamava sempre) *e eu somos amigos; nada fiz para perder a sua amizade, porque não irei com êle?* Entretanto não encontrámos nenhum outro chefe que quisesse agir assim em semelhantes circunstâncias.

Si se pergunta o que êle tinha a temer, responderei: nada; porque não queria fazer-lhe o menor mal nem retê-lo um momento de mais que êle não o desejasse. Mas seus súditos e êle eram desculpáveis de não o saber. Viam bem que,

uma vez em meu poder, tôdas as fôrças da ilha não bastariam para arrancá-lo, e deveriam pagar-me por seu resgate tudo o que eu quisesse lhes pedir. Tinham pois justos motivos de inquietação.

A 7, de madrugada, enquanto os navios se desamarravam, fui acompanhado do comandante Furneaux e de M. Forster, fazer uma visita de despedidas a Oréo. Levamos como presente coisas úteis; deixei-lhe também a primeira inscrição que êle tinha tão bem conservado, à que juntei uma outra pequena placa de cobre sôbre a qual estão gravadas estas palavras: *Os navios de S.M. Britânica a "Resolution" e a "Aventure" fundearam aqui em setembro de* 1773. Juntei algumas medalhas e pus tudo num saco. Prometeu-me tomar cuidado, e mostrar aos primeiros navios que chegassem. Êste bom velho abraçou-me, com lágrimas nos olhos.

Apenas tinha chegado a bordo êle veio juntar-se a nós; ficou conosco até que ficámos uma meia légua distante da costa. Fêz-me em seguida ternos adeuses e foi-se em uma piroga manobrada por um só homem e êle próprio: tôdas as outras haviam partido.

Antes de deixar esta ilha, o comandante Furneaux consentiu em receber a seu bordo um jovem chamado Omaí, nativo de Oulietéa, onde teve alguns bens de que os insulares de Bolabola acabavam de despojá-lo. Admirei-me primeiro que êle se encarregasse dêste nativo que, não sendo notável nem por sua classe, nem por seu porte, seu rosto ou sua côr, pudesse, na minha opinião, dar uma idéia justa dos habitantes destas ilhas felizes. Entretanto, depois de minha chegada a Inglaterra, convencí-me de meu êrro; porque, exceto sua côr, não sei si algum outro natural teria dado, por sua conduta, uma satisfação mais geral. Sua presença interessante o tornava agradável à melhor companhia, e um nobre sentimento de orgulho lhe ensinava a evitar a sociedade de pessoas de classe inferior.

Logo após a sua chegada a Londres, o conde Sandwich, Primeiro Lord do Almirantado, apresentou-o ao Rei, que lhe fêz bom acolhimento. Concebeu desde logo um sentimento profundo de reconhecimento e de respeito por êste admirável príncipe, estou certo que o conservará até o fim de sua vida. Êle foi recebido e acariciado pela primeira nobreza da Inglaterra, e nunca desmereceu da opinião vantajosa que ela tinha sôbre êle.

E' para notar que, embora Omaí, na Europa, tenha sempre vivido no meio dos prazeres, voltar à sua pátria nunca saiu de seu espírito. Não estava impaciente por partir, mas mostrava contentamento a medida que o instante da partida

se aproximava. Embarcou comigo na *Resolution* (que empreendeu uma outra viagem à volta do mundo e para o polo austral), carregado de presentes, cheio de reconhecimento pela bondade e amizade que se teve por êle e, depois de ter resistido felizmente a inoculação da varíola, doença que foi fatal a Aotourou, o taitiense que M. de Bougainville tinha trazido para França.

Desde que Oréo deixou nosso navio, fizemos vela para Oulietea, onde contava ficar alguns dias. Chegamos pelo través do porto de Ohamaneno no fim do dia. Na manhã do dia seguinte, ganhamos a entrada; e como o vento soprasse direito contra o fundo da baía, um escaler partiu para ir sondar, a fim de ver onde se poderia fundear. Quando êle fêz o sinal convencionado, fundeamos em um lugar conveniente.

Quando os naturais do país nos viram fundeados, fomos rodeados por uma multidão de pirogas, carregadas de porcos e de frutas. Trocaram as frutas por pregos e grãos de vidro; mas recusámos os porcos, porque tínhamos já mais do que podia conter os navios. Foi preciso entretanto aceitar alguns porque a isso fomos forçados, ou porque os deixavam em nssas chalupas quando não se os queria tomar a bordo. Foi assim que êste bom povo nos acolheu.

Esqueci de dizer que se informaram muito de Tupia em Houaheim; mas aqui cada insular perguntava notícias suas e queria saber como êle havia morrido. Como verdadeiros filósofos, ficaram satisfeitos com as razões que lhes demos. Só dizendo a verdade, o último dos marinheiros contava a história da mesma forma que eu.

A 10 de setembro, depois do almôço, fizemos, o comandante Furneaux e eu, uma visita ao chefe, e êle mandou representar para nós uma *héava* ou comédia dramática. Três tambores compunham a música; havia sete atores e uma mulher, filha do chefe. A única parte divertida da peça foi um roubo cometido por um ladrão e seu cúmplice, de modo muito hábil o que mostra bem o gênio do povo para êste vício. O roubo é descoberto antes que o ladrão tenha tempo de carregar o que apanhou; há em seguida um combate com os guardas, que, embora quatro contra dois, são corridos de cima do teatro, enquanto que o ladrão e seu cúmplice trazem o saque em triunfo.

Depois do espetáculo, fomos jantar a bordo, e durante o frescor da tarde, fizemos um novo passeio em terra, e soubemos por um dos insulares que nove pequenas ilhas, das quais duas são inabitadas, ficam a oeste, a pouca distância de lá.

A 14, avisei ao chefe que, querendo jantar com êle, desejava que êle mandasse preparar dois porcos à moda de seu país. Êle deu ordens a respeito; e, à uma hora, os oficiais e voluntários dos dois navios, M. Forster filho e eu, tomámos sal, pimenta, facas e algumas garrafas de vinho. Chegando a casa do chefe, encontramos a mesa posta, isto é o assoalho coberto de folhas verdes. Sentamo-nos. Um homem do povo trás logo, sôbre seus hombros, um porco fumegante; jogou sôbre as folhas, e em seguida trouxeram um outro. Ambos estavam tão quentes que mal se os podia tocar. A mesa estava guarnecida, além disso, com frutas-pães cosidas e inteiramente quentes, de bananas, e de grande quantidade de nozes de côco destinadas a servir de copos. Cada qual estando pronto, pôs-se a comer sem cerimônias; é preciso confessar que jamais comeu-se nada de mais próprio nem de melhor preparado. Embora se servissem os porcos inteiros, e que um dêles pesasse cinqüenta ou sessenta libras e o outro o dôbro, tôdas as partes estavam igualmente bem cozidas e tinham melhor gôsto do que se tivessem sido preparados na mais célebre cozinha da Europa. O chefe, seu filho, e alguns de seus amigos comeram conôsco; mandavam-se pedaços a outros que estavam sentados atrás, porque estávamos rodeados de uma multidão, e pode-se dizer que jantávamos em público.

A gente do povo nos pedia pedaços com tom de grande súplica. Os homens comiam com grande apetite o que se lhes dava; mas as mulheres enrolavam cuidadosamente seus pedaços, e não os levavam a bôca senão quando estavam sós. Sua ânsia em repetir os mesmos pedidos ,e os olhares invejosos que aos chefes lançavam se os nativos obtinham alguma coisa, nos convenceram que êstes alimentos são destinados exclusivamente aos ricos. O chefe não deixou de beber seu copo de madeira, por sua vêz. Êle fêz o mesmo tôdas as vêzes que jantou conosco, e nunca ficou doente. Os marinheiros da chalupa tomaram o resto de nosso jantar, e, ajudados pelos naturais que nos cercavam, comeram tudo. Quando nos levantamos, o baixo povo se precipitou, a fim de colher os pequenos pedaços que tinham caído; donde sou levado a crer que, embora haja nestas ilhas muitos porcos, esta gente come muito pouco dêles. Alguns de nossos que viram matar e preparar êstes porcos, observaram que o chefe dividia as entranhas, o toucinho, etc., em dez ou doze partes iguais, que êle dava em seguida a certas pessoas. Vários insulares vinham diàriamente a bordo e ajudavam nossos carniceiros, para obter as entranhas de nossos porcos; é talvez tudo o que o povo tira dêstes animais. Deve-se en-

tretanto confessar que êles tomam um cuidado extremo de tôda espécie de provisões, e que êles nada perdem do que pode ser comido, sobretudo em carne e peixe.

A tarde, representou-se ainda uma peça. Tinham representado destas comédias quase todos os dias desde nossa chegada. Permitiram-nos ir atrás da cena, e vimos as atrizes se vestir, obtiveram de nós os grãos de vidro, e imaginamos colocá-los nós mesmos. Nós os arranjamos cm graça e coqueteria, e elas ficaram encantadas de nossos cuidados.

Entre os espectadores encontravam-se as mais belas mulheres do país. Uma delas era notável pela tinta mais branca que vi nestas ilhas. A côr de seu rôsto parecia a de uma cêra branca um pouco murcha, e seus belos olhos, seus belos cabelos negros, formavam um tão encantador contraste, que provocou nossa admiração. A graciosa insular recebeu pois um grande número de presentes : homenagem que se prestava a sua beleza; isto só fêz aumentar mais seu amor por nossas bagatelas, e ela não deixava de nos importunar enquanto julgou que nos restava uma só bagatela. Um de nossos tendo na mão um pequeno cadeado, ela pediu-o logo que o viu. Depois de ter recusado durante algum tempo, êle consentiu em lho dar e o pôs na orelha dela, assegurando que era alí o verdadeiro lugar de o usar. Ela ficou alegre durante alguns minutos; mas, no fim, de alguns minutos, achando-o muito pesado, pediu a quem lhe havia dado de abrir e de o tirar. Êle jogou então a chave longe, fazendo compreender que, tendo-lhe dado o que ela desejava, si ela estava embaraçada em conseqüência disso, devia suportar esta pena como um castigo de sua importunidade. Ela ficou inconsolável, e, chorando amargamente, dirigiu-se a cada um de nós, um após outro, nos pedindo abrir o cadeado. Ora, mesmo que o quiséssemos, não podíamos. Ela recorreu então ao chefe; êste, como sua mulher, seu filho e sua filha; juntaram seus pedidos aos dela. Enfim, encontrou-se uma pequena chave que abriu o cadeado, o que pôs fim às lamentações da pobre nativa e restabeleceu a paz e a tranquilidade em nossa "entourage". Esta malícia produziu em suma um bom efeito, porque curou as mulheres desta ilha do hábito vil de mendigar.

Tendo tomado muitos provisões a bordo, decidi, a 17 de setembro, retomar o mar. Informei ao chefe, dêste meu propósito, e êle prometeu que viria ver-me ainda antes da minha partida. As quatro horas, começámos a desfazer a amarração; e logo que clareou, o chefe, seu filho, e alguns de seus amigos, vieram a bordo com várias pirogas carregadas de frutas e porcos. Os nativos nos diziam: *Tayo, boa atoi*: Amigo, toma o meu porco e dá-me um machado. Mas nos-

sos tombadilhs estavam já tão cheios que mal podíamos nos mexer; tínhamos a bordo dos dois navios entre trezentos e quatrocentos porcos. Uns pesavam cem libras e mesmo mais; os outros pesavam em geral, de quarenta a sessenta libras. Não será fácil dizer quantos teríamos comprado e embarcado se tivéssemos tido lugar para pôr todos os que nos ofereceram.

O chefe e seus amigos só nos deixaram quando largámos o pano; e antes de me abraçar, perguntou-me com insistência si eu não voltava e quando: questão que me dirigiam quase diáriamente muitos dos insulares.

Nosso jovem Taitiense nos havia deixado, e sua partida não me fêz saudade, porque um grande número de insulares de Oulietéa se ofereceram expontâneamente para me acompanhar. Julguei conveniente tomar um a bordo. De dezesete a dezoito anos, chamava-se Oedidee; era nativo de Bolabola, e parente próximo de Opouny, chefe desta ilha. Não o julguei a princípio capaz de renunciar à vida doce que levam nestas ilhas as pessoas de sua classe, e, rindo-me de sua proposta, pintei-lhe as fadigas e os trabalhos aos quais êle se exporia deixando seu país. Tive cuidado de falar-lhe do rigor do clima e da má qualidade dos alimentos; mas não pude mudar sua resolução, e seus amigos juntaram-se a êle para pedir que o levasse. Êstes no momento de seu embarque, vieram dar-lhe seu último adeus e lhe trouxeram estofos, e, como provisão de viagem, fruta-pão fermentada; substância de que gostam loucamente e que é muito nutritiva.

Deixando Oulietea, fiz rumo a oeste a fim de sair da rota dos primeiros navegadores e entrar no paralelo das ilhas de Middlebourg e de Amsterdam; porque me propunha dirigir-me para estas ilhas e aí tocar, si me parecesse conveniente, antes de chegar a Nova-Zelândia.

Depois de um mês de estadia em Taití e nas ilhas vizinhas, sentíamo-nos completamente refeitos de nossa primeira campanha, que havia sido tão penosa. Estávamos todos fortes, bem dispostos e cheios de coragem; Não havia um único escorbútico nos dois navios. As provisões frescas que levavámos nos prometiam saúde por muito tempo.

Oediée, o jovem insular que recebemos a bordo, sofreu muito com o enjôo desde que ganhamos o largo. Entretanto, como contemplássemos o pico elevado de Bolabola, êle teve bastante fôrça para nos dizer : "Nasci naquela ilha e sou parente próximo de Opouny, o grande rei que conquistou Otahah e Oulietéa".

Nosso jovem amigo só recuperou seu apetite no dia seguinte. Comeu um pedaço de um golfinho que havia sido

pescado por um marinheiro e que pesava vinte e oito libras. Propuseram prepará-lo, mas êle nos afirmou que era muito melhor crú. Deram-lhe um frasco cheio de água do mar, no qual êle mergulhou a carne do golfinho como num môlho. Comeu com grande prazer; em vêz de pão, mordia alternativamente um pedaço de *Mahei* ou pasta de fruta pão fermentada.

Antes de sentar-se para tomar a refeição, êle teve cuidado de pôr à parte dois pequenos pedaços de carne de golfinho e de mahei, que êle ofereceu á *Etoua* ou divindade, pronunciando ao mesmo tempo palavras que julgámos ser uma curta oração. Fêz a mesma cerimônia dois dias depois, comendo tubarão crú; o que prova que seus compatriotas têm princípios de religião.

A 23, às dez horas da manhã, viu-se do alto dos mastros uma terra composta de três ou quatro ilhotas reunidas por parcéis. Com nossas lunetas, vimos que a costa era arenosa, mas revestida aqui e alí de vegetação.

Nada anunciava habitantes, e fui levado a crer não os haver. Chamei a esta *ilha Hervey*, em honra ao comandante Hervey, um dos lords do almirantado.

A 1.º de outubro, vimos a ilha de Middlebourg na distância de quatro léguas, percebíamos ao mesmo tempo uma outra terra a noroeste. No dia seguinte, ao despontar do dia, chegámos sôbre a costa sudoeste de Middlebourg.

No sopé das colinas estendiam-se planícies e plantações de pequenas bananeiras cuja folhagem, de um verde brilhante, constrastava com as diversas colorações dos vários arbustos e a côr escura dos coqueiros. O dia apenas despontava, a luz estava tão fraca que vimos vários fogos brilhar nos bosques, e pouco a pouco distinguimos insulares que caminhavam ao longo da costa. Logo os habitantes lançaram suas pirogas ao mar, e remaram ao nosso lado. Um indígena chegou a bordo e nos apresentou uma raiz de pimenteira embriagante do mar-do-sul, e depois de haver tocado nossos narizes com esta raiz, em sinal de amizade, sentou-se no tombadilho sem proferir palavra. Ofereci-lhe um prego, e no mesmo instante êle o vibrou por cima de sua cabeça pronunciando uma palavra que tomámos por um têrmo de agradecimento. Guardou silêncio por um tempo considerável; mas outros insulares que chegaram depois dêle foram mais comunicativos, e depois de ter realizado a cerimônia de tocar o nariz, falaram uma linguagem inteligível para nós.

Novas pirogas, guarnecidas a dois ou três homens cada uma, avançaram ousadamente para nós, e alguns dos indígenas que as guarneciam subiram para nosso navio sem he-

sitar. Êste sinal de confiança deu-me uma boa opinião dos insulares, e determinou-me a estacionar entre êles si fôsse possível. Depois de algumas bordadas, encontrei enfim um bom ancoradouro.

Logo que fundeamos, fomos rodeados por um grande número de pirogas cheias de nativos, que nos trouxeram tecidos, utensílios, etc., que nos trocaram por pregos. Faziam grande algazarra; cada um mostrava o que tinha a vender gritando para atrair os compradores. Sua linguagem não era desagradável, mas pronunciavam sob uma espécie de tom cantante tudo o que diziam. Ganhei por meus presentes a amizade do chefe, que chamava-se Tiouny. Admirava muito nossos tecidos e nossos panos inglêses; deu depois preferência a nossos utensílios de ferro. Seu porte era muito desembaraçado e muito determinado, porque êle entrou na grande câmara e por tôda a parte onde julgámos conveniente conduzi-lo.

Embarquei logo em uma chalupa com várias pessoas de nossas equipagens e Tiouny, que nos levou a uma pequena enseada onde o desembarque era muito fácil, e as embarcações estavam ao abrigo das vagas. Uma grande quantidade de nativos soltou gritos de aclamação à nossa chegada na costa. Não havia um só que tivesse um páu : Sinal indubitável de suas disposições pacíficas. O chefe fêz abrir uma passagem no meio dêlees, e desembarcámos em terra. Trouxeram-nos das chalupas em suas costas. O chefe nos levou em seguida à sua habitação, agradàvelmente situadaa cêrca de quatrocentos passos da praia, no fundo de um belo prado e à sombra de algumas árvores. Via-se no fundo o mar e os navios fundeados; atrás e de cada lado lindas plantações que anunciavam a fertilidade e a abundância.

O pavimento estava coberto de esteiras sôbre as quais nos assentámos; e os naturais, sentaram-se também em tôrno de nós nos cercando. Tinha-se levado gaita de foles, e fiz tocar. O chefe por seu turno ordenou a três moças para cantar, o que elas fizeram de boa vontade. Como ofereci a cada uma um presente, tôdas as outras puseram-se imediatamente a cantar. Seu canto era musical e harmonioso: nada tinha de falso nem de desagradável; era mais erudito que o dos Taitianos. As cantoras marcavam o compasso deslisando o segundo dedo sôbre o polegar, enquanto que os três outros dedos ficavam levantados. Durante êste concerto, uma leve brisa embalsamou o ar de um perfume delicioso. Não descobrimos logo donde isto provinha; mas percebendo enfim atrás da casa árvores copadas, reconhecemos que sendo da espécie das laranjeiras e estando cobertas de flôres

brancas, eram elas que derramavam êste bom perfume. Logo nos ofereceram frutos desta árvore.

Depois de ter ficado sentados algum tempo, pedimos para nos levarem a uma das plantações próximas, onde o chefe tinha uma outra casa. Esta casa estava situada num dos cantos da plantação, que examinámos atentamente; havia na frente uma espécie de pátio onde nos sentamos. Árvores frutíferas a rodeavam, e formavam uma sombra encantadora.

Deram-nos a comer bananas e noz de côco; e ofereceram-nos um licor fabricado alí mesmo com o suco da pimenteira. Apresentaram-nos primeiro pedaços de raíz para mastigar; mas como pedíssemos que se nos dispensasse de tomar parte nesta operação, outros a fizeram para nós. Quando tiveram bem mastigado bastantes raízes, puzeram-nas num grande vaso de madeira onde derramaram em seguida água. Desde que o licor descrito foi potável, dobraram folhas verdes e fabricaram assim cornetas que continham perto de meia canada; cada um dos nós recebeu um, cheio. Fui o único que provou; o modo de preparação do licor tinha extinto a sêde de nossos companheiros.

Êstes amáveis insulares nunca haviam visto um europeu; e só uma tradição muito imperfeita podia lhes lembrar a viagem de Tasman. Tôda sua conduta anunciava um caráter muito franco e generoso, sem baixa desconfiança; as mulheres por seu lado nos fizeram boa presença, e nos testemunharam por seus olhares e seus sorrisos que éramos os bem vindos.

Ao meio-dia voltámos a jantar a bordo, com o chefe. Êle sentou-se à mesa, mas não comeu nada; o que era tanto mais extraordinário quanto tínhamos porco fresco assado. Depois do jantar, fomos uma segunda vez à terra. Mr. Forster M. Sparrman, e alguns de nossos oficiais, passearam no interior do país.

Esta ilha nos dá a idéia dos bosques encantados nos quais os romancistas derramam tôdas as belezas imagináveis. Seria, com efeito, impossível encontrar um canto mais favorável a um abrigo, si houvesse uma fonte límpida ou um regato; mas infelizmente a água é a única coisa que falta a esta ilha agradável.

Levaram-nos, ao comandante Furneaux e a mim, a casa do chefe, onde nos ofereceram frutas e legumes que tinham sido cozidas estufadas. Como tínhamos acabado de jantar, não comemos muito; mas Oediee e Omai, nativo que estava a bordo do *Aventure*, fizeram as honras ao festim.

Fomos ver depois várias plantações bem dispostas e cercadas por aléias de caniços construídas com cuidado. Porcos

e grandes galinhas, os únicos animais domésticos que vimos, corriam perto de algumas casas ou nos caminhos que separam as plantações; mas os proprietários não pareciam dispostos a nos os vender. Nenhum dêles nos ofereceu trocar frutas ou raízes; o que me inspirou a resolução de deixar esta ilha e fundear na de Amsterdam.

A tarde todos voltaram a bordo. Todos estavam encantados com o país e do acolhimento de seus habitantes. No dia seguinte, desde o despontar do dia, enquanto os navios preparavam o pano, fui à terra com o comandante Furneaux e M. Forster, a fim de despedir-me do chefe. Êle veio ao nosso encontro na praia: queria conduzir-nos à sua casa, mas pedimos nos dispensar. Sentamo-nos na relva e ali passamos cêrca de meia hora no meio de uma multidão considerável de insulares. Depois de ter presenteado ao chefe com um rico dom e, entre outras coisas, diversas sementes de jardim, procurei fazer-lhe compreender que íamos embora, o que pareceu não comovê-lo. Subiu em nossa chalupa a fim de nos conduzir ao navio; mas vendo a *Resolution* sob velas, fêz vir uma de suas pirogas e voltou para terra.

Logo que cheguei a bordo, fiz proa sôbre a ilha de Amsterdam. Os insulares estavam tão pouco receiosos de nós que três pirogas vieram a nosso encontro. Esforçaram-se para subir à *Resolution*, mas nós não diminuímos o pano; e o cabo que lhes lançamos tendo-se partido, tentaram subir no *Aventure*. Sua emprêsa entretanto não teve melhor sucesso. Vimos quatro naturais correndo ao longo da costa, e desfraldando pequenos pavilhões brancos que tomamos como símbolo de paz; respondemos içando a bandeira britânica. Três insulares de Middlebourg, que haviam ficado não sei como, a bordo, nos deixaram então e foram a nado para a costa. Não sabiam que eu ia fazer escala nesta ilha, e não desejavam prosseguir viagem conossco.

Várias pirogas, guarnecidas cada uma por três homens, vieram ao nosso encontro. Os nativos nos apresentaram algumas raízes de pimenteira e subiram, em seguida, a bordo sem nenhuma cerimônia. Convidaram-nos por tôdas as mostras de amizade que podiam imaginar, para irmos à sua ilha; nos indicaram um fundeadouro e fundeamos, com efeito, na enseada de Van-Diémen.

Como os da ilha de Middlebourg, êstes naturais trouxeram panos, esteiras, utensílios, armas e ornamentos que nossos marinheiros compravam e pagavam com suas próprias roupas. Como a equipagem seria em breve ressentida da conseqüência dêste tráfico, proibi a compra de qualquer curiosidade.

Esta ordem produziu bom efeito, porque os insulares vendo que não queríamos absolutamente senão comestíveis, trouxeram-nos bananas e noz de côco em abundância, galinhas e porcos. Êles os trocaram por pequenos pregos e tecidos da Europa; deram um porco ou uma galinha pelos piores farrapos. M. Forster comprou vários lindos papagaios pombos e rôlas muito bem acondicionados. Oedidee, por seu lado, fêz compra de penas vermelhas que, ao que nos afirmou, têm um valor extraordinário no Taití e nas ilhas da Sociedade. Mostrou-nos, com um ar de êxtase alegre, que a menor destas plumas bastaria para pagar o maior porco da ilha.

Desci em terra, acompanhado do comandante Furneaux, de M. Forster, de vários oficiais e de um chefe nativo chamado Attago, que se ligou a mim desde o primeiro momento que chegou a bordo. Attago nos conduziu a uma enseadazinha estreita onde desembarcámos a pé sêco na praia, em presença de uma multidão numerosa de nativos, que nos receberam de modo tão amistoso como os de Middlebourg.

Depois de alguns momentos passados à sombra, mostrámos desejos de visitar o interior das terras. O chefe, compreendendo o que queríamos, conduziu-nos ao longo de um caminho que nos levou a um prado aberto, em um dos cantos, do qual via-se uma espécie de templo construído sôbre um montículo de cêrca de dezesseis ou dezeito pés. A forma dêste montículo era oblonga; estava rodeado de uma muralha e de um parapeito de pedras de cêrca de três pés de altura. No cimo situava-se o templo, de forma oblonga, também, e que tinha vinte pés de longo por quatorze ou dezesseis de largo.

Três velhos, que de lá sairam, vieram colocar-se entre nós e à entrada depois pronunciaram uma arenga que tomei por uma oração e que durou cêrca de dez minutos. Em seguida os padres, porque penso que êstes nativos o eram, sentaram-se entre nós e lhes oferecemos presentes. Tendo-lhes feito sinal que desejaríamos ver o interior do templo, meu amigo Attago levantou-se imediatamente e nos levou sem a menor repugnância, dando-nos plena liberdade de examinar tôdas as partes.

Encontrámos no fundo duas escadas de pedra que levavam ao cume da muralha. A subida ao templo era doce e havia, todo em volta, um caminho de bela areia. Êste templo é aliás construído da mesma maneira qeu as habitações dos naturais, isto é com postes e estacas e cobertas de folhas de palmeira. Um belo cascalho cobria o pavimento, excepto no meio, onde se via um quadrado oblongo de seixos azuis

mais alto que o pavimento de cêrca de seis polegadas. Duas imagens grosseiramente esculpidas em madeira, compridas de cêrca de dois pés estavam colocadas nos cantos. Como não desejasse ofender nem os insulares nem seus deuses, não ousei tocá-las, mas perguntei a Attago, explicando-me o melhor que pude, se eram estátuas ou deuses. Ignoro si êle compreendeu-me; mas num instante êle as apanhou e virou-as com tão pouco respeito como se tivesse um pedaço de pau; o que convenceu-me que elas não representavam a divindade.

Antes de deixar o templo, julgámos dever enriquecer o altar com uma oferenda; deixamos sôbre os seixos azuis medalhas, pregos, e várias outras coisas, mas meu amigo Attago apoderou-se delas imediatamente.

Depois de haver examinado êste templo, que êles chamam de *Afiatouca*, pedimos para regressar; mas em vêz de nos levar à praia, como esperávamos, tomaram um caminho que levava ao campo. Êste caminho, de cêrca de dezeseis pés de largo e perfeitamente conservado, parecia público. Várias outras estradas vindas de diferentes direções nêle terminavam; elas eram marginadas de aléias de junco e abrigadas do sol por árvores frutíferas. Julguei-me transportado às planícies as mais férteis da Europa. Não havia uma polegada de terreno que não fôsse trabalhado. Os caminhos não ocupavam mais lugar que o necessário; as aléias não tomavam senão quatro polegadas cada uma, e mesmo êste terreno não era inteiramente perdido, porque viam-se aí árvores e plantas úteis. Semelhante espetáculo encontrava-se em tôda a parte; a cena era por tôda a parte igualmente agradável. A natureza, auxiliada com um pouco de arte, não se mostra em nenhum país com mais esplendor do que sôbre esta ilha. Estes passeios deliciosos estavam cheios de um grande número nativos. Uns iam, carregados de frutas, para nossos navios; e outros voltavam. Nunca deixavam de nos ceder passagem, girando para a esquerda ou para a direita, sentando-se ou conservando-se de pé de costas contra as aléias, até que passássemos.

Enfim, no fim de algumas milhas, chegámos a um *afiatouca* (já haviamos encontrado vários no caminho) maior que os outros, e junto do qual estava situada uma vasta casa pertencente a um velho chefe que nos acompanhava. Fizeram-nos parar nesta habitação onde se nos ofereceram frutas.

Apenas nos sentámos, o mais velho dos padres começou uma arenga ou oração que êle dirigia a *afiatouca* e a mim, alternativamente. Quando voltava-se de meu lado fazia uma pausa a cada frase, até que por um movimento de cabeça lhe desse um sinal de aprovação. Bem entendido, não

compreendi uma única palavra de seu discurso. Algumas vêzes êste velho parecia não saber o que dizer, ou talvez a memória lhe faltasse; nestas ocasiões, era soprado por um outro padre sentado junto a êle.

Depois de ter passado algum tempo sôbre a praia com os naturais, nos dirigimos para uma floresta deserta. Atravessámos um terreno baldío que cingia o bosque; uma parte parecia ser coberta de inhames, mas o resto, cheio de ervas, tinha no centro uma lagoa de água estagnada onde vimos grande número de galinhas sultanas. Muitos naturais que se dirigiam à praia passaram por nós e inclinaram polidamente a cabeça em sinal de amizade; pronunciavam ordinàriamente um monosílabo que parecia corresponder à palavra taitiense *tayo*. As cêrcas, as plantações e as casas eram exatamente iguais às de Middlebour. Êste povo teve muito cuidado em plantar em tôrno de suas habitações árvores odoríficas. A primavera, que reanimava tôda a natureza, ornava as plantas de flôres e, insiprando aos pássaros canções alegres, contribuía para tornar todos os objetos agradáveis a nossos olhos.

Um dos caminhos nos levou a um pequeno bosque encantador por sua irregularidade. Uma imensa casuarina ultrapassava, por sua altura, tôdas as outras árvores, e seus ramos estavam carregados de animais negros que tomámos por gralhas, mas que reconhecemos, quando nos aproximámos, serem morcêgos. Agarrados aos galhos com suas garras aduncas, às vêzes ficavam suspensos de cabeça para baixo. Dei-lhes um tiro de fuzil e matei seis ou oito; ferí muitos outros, que ficaram agarrados à árvore. Eram da espécie chamada comumente *vampiro*, e tinham de três a quatro pés de envergadura. Um bando numeroso assustou-se com o barulho da explosão e fugiu pesadamente da árvore, soltando um grito agudo; mas a maior parte ficou na mesma posição, que provàvelmente só deixam à noite, para procurar alimento. Como vivem sobretudo de frutas, é provável que façam muitas depredações nos pomares dos insulares. Muitos nativos estavam a meu lado quando atirei, e pareceram muito satisfeitos com a morte de seus inimigos. Um dêles tinha apanhado vivos alguns destes morcêgos com o auxílio de uma gaiola de passarinho muito engenhosamente imaginada: a entrada era semelhante a de uma rêde; os animais podiam entrar fàcilmente mas não saír.

A 5 de outubro, muito cêdo, o chefe, meu amigo, enviou-me um pouco de frutas; dei-lhe em retribuição um machado, uma peça de fazenda e algumas varas de pano vermelho. Attago estava vestido de esteiras; trazia delas em seus om-

bros por causa do frescor da manhã. Não foi possível fixar sua atenção sôbre alguma coisa; e foi difícil convencê-lo de ficar sentado enquanto M. Hodges fazia seu retrato. Tendo visto por acaso um cão de Taití correr no convés, êle não pôde esconder sua alegria. Pondo suas mãos sôbre o peito e voltando-se para mim, repetiu perto de vinte vêzes a palavra *gourée*, que na Nova-Zelândia significa cão. Ficámos muito admirados que êle soubesse o nome de um animal que não existe em seu país; demos-lhe um cão e uma cadela, com os quais êle foi para terra transportado de alegria.

Entre a multidão de insulares que cercavam nossos navios, notei vários cujos cabelos, cobertos de pó branco, pareciam ter sido queimados nas extremidades. Êste pó era a cal, feita de cascas de ostras ou de coral, que queima ou corrói os cabelos. O gôsto por êste pó é desmesurado entre esta gente. Notámos um homem que usava o pó azul, e várias pessoas dos dois sexos que estavam empoados de côr laranja. São Jerônimo, pregando contra as vaidades de seu século, reprova muito sèriamente as damas romanas de seguir um costume semelhante. Assim, as modas dos romanos *rafinés* do Baixo-Império encontram-se nos nossos antípodas!...

(*Continua*)

ECOS DE 11 DE JUNHO DE 1959

A passagem de mais um aniversário da Batalha Naval do Riachuelo foi assinalada por várias cerimônias de cunho cívico-militar patrocinadas pela Marinha e por patrióticas instituições que assim cultuam a memória dos grandes Heróis Brasileiros. Pela manhã, os marinheiros de hoje renderam homenagens ao Imperial Marinheiro Marcílio Dias, em cerimônia junto ao busto de Marcílio Dias na praça 11 de junho. Na praia do Russel, no monumento ao Almirante Barroso, o titular da pasta presidiu as cerimônias em homenagem ao Chefe Naval que levou à vitória as fôrças navais brasileiras. No cais fronteiro ao Ministério da Marinha foi incorporado à Armada o navio hidrográfico *Orion*, presente o Presidente da República e parlamentares representantes da Câmara dos Deputados. A seguir, no Pátio dos Canhões do Ministério, foram condecoradas várias personalidades civis e militares, com a medalha "Mérito Tamandaré". A Câmara Municipal do Distrito Federal realizou uma cerimônia alusiva à data, à qual compareceu o Comandante em Chefe da Esquadra, acompanhado de outras altas autoridades navais. Na Paróquia de Nossa Senhora dos Navegantes, sita à rua Luiz Ferreira n.º 59, Bonsucesso, o cardeal Dom Jaime de Barros Câmara presidiu as solenidades programadas para assinalar a data e celebrou missa votiva pela prosperidade da Marinha. O Regimento Sampaio inaugurou uma placa, oferecida pela Marinha, em homenagem aos componentes do 1.º Batalhão de Infantaria, mortos na Batalha de Riachuelo da qual participaram embarcados na *Jequitinhonha*. Bandas e música do Corpo de Fuzileiros Navios realizaram retretas na praça Bernardelhi, em Copacabana e Saens Peña, na Tijuca. À noite, o Clube Naval realizou uma Sessão Magna à qual compareceu o Chefe do Govêrno, seguindo-se a posse da nova diretoria e o tradicional baile de 11 de junho.

ORDEM DO DIA ALUSIVA À DATA

O Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Jorge da Silva Leite, baixou a seguinte Ordem do Dia:

"A Batalha Naval do Riachuelo, como tôdas as nobres e heróicas Batalhas da História onde se chocam vontades e onde se concentram num climax, a energia e a capacidade de um povo — é uma fonte inesgotável de preciosos ensinamentos, que não devem ser apenas co-

nhecidos e cantados, mas também sentidos e aplicados. No mais aceso do combate, quando mais dura era a peleja e incertos seus resultados, BARROSO fez içar um de seus mais famosos sinais: "SUSTENTAR O FOGO QUE A VITÓRIA É NOSSA". Marinheiros do Brasil! Êsse o ensinamento que ofereço, hoje, à vossa meditação; essa a lição que deveis aplicar, agora, nêste combate em que estamos todos empenhados, nesta dura e difícil peleja diária pela integridade da organização naval, pela elevação constante de seus padrões técnicos e profissionais, pela real eficiência das Fôrças Navais. Se, com o pensamento voltado para a Pátria, unirmos nossas vontades, fundirmos nossas energias, multiplicarmos nossa dedicação, estaremos em condições de sustentar o fogo da nossa batalha pelo bem da Marinha e pela glória de suas armas! E a vitória será nossa!

ORDEM DO DIA ALUSIVA À INCORPORAÇÃO DO *ORION*

"Pelo Aviso n.º 1 254 de 4 de junho de 1959, do Exm.º Sr. Ministro da Marinha, acaba de ser incorporado à Armada o NHi *Orion*, segunda unidade a ostentar o nome dessa constelação do hemisfério meridional. O NHi *Orion*, que teve sua quilha batida em 12-12-1956 e foi lançado ao mar em 5-2-1958, é o último de uma série de 3 excelentes navios inteiramente construídos pelo Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro e cujos desenhos foram inspirados nos planos do NHi *Azevia*, generosamente cedidos pela Marinha de Portugal. Embora sejam os Serviços Hidrográficos de especial importância para a nossa Marinha de Guerra, que necessita conhecer, na perfeição, os mares, rios e lagos que banham o território brasileiro, não será demais salientar sua extrema influência no desenvolvimento da Economia Nacional, que depende fundamentalmente da Navegação Marítima, cuja Segurança governa fretes, seguros e demais taxas. É, por isto, motivo de grande júbilo para todos nós, assistirmos à entrada em Serviço de mais uma unidade hidrográfica. Congratulo-me com a Marinha por êste acontecimento auspicioso; formulo os meus melhores votos de felicidades para o NHi *Orion* e desejo que suas Missões sejam sempre coroadas de pleno êxito. (a) *Jorge da Silva Leite*, Almirante-de-Esquadra, Chefe do Estado-Maior da Armada".

ORDEM DO DIA DO DIRETOR DO ARSENAL DE MARINHA DO RIO DE JANEIRO

"Em nome do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro faço entrega ao Estado-Maior da Armada do NHi *Orion*, último da série dos três hidrográficos mandados construir nêste Arsenal.

O projeto dêsses navios foi baseado nos planos da classe *Azevia*, gentilmente cedidos pelo Govêrno Português. Mais uma vez valeu-se o Brasil dos conhecimentos daqueles que ensinaram ao Mundo a

arte de navegar e que construiram as naus que os imortalizaram, pelos grandes feitos e descobrimentos dos séculos passados.

Terminada essa série, inicia agora o Arsenal de Marinha os estudos e o planejamento para a construção de navios mercantes, em cooperação com o programa de renovação de nossa frota comercial, traçado pela Comissão de Marinha Mercante, e tão necessária ao nosso desenvolvimento econômico.

A Diretoria do Arsenal de Marinha congratula-se com todos quantos contribuiram para a construção dêsses navios hidrográficos, particularmente com o então Capitão-de-Corveta — Engenheiro Naval Ivan Gouvêa Labouriau, que dirigiu a adaptação dos planos; e faz votos para que continuem a trabalhar de maneira a elevar ainda mais o conceito dêste Arsenal. (a) *José Santos de Saldanha da Gama*, Contra-Almirante, Diretor".

BIBLIOGRAFIA

EM LOUVOR DA MARINHA — Imprensa Oficial — Recife — 1959

Trata-se de um opúsculo em que estão reunidas várias alocuções e crônicas do ilustrado Sr. Jordão Emerenciano, do Instituto Histórico Brasileiro e Diretor do Arquivo Público do Estado de Pernambuco. Segundo esclarece o autor, "foram escritos, ou pronunciados a propósito de comemorações em honra da Marinha de Guerra do Brasil, a que o País deve tantos e tão assinalados serviços". São páginas de "testemunho de aprêço e atitude resultante de informação histórica". Diz mais o seu autor, apaixonado da nossa Marinha, na apresentação de seu trabalho que merece ser lido pelos brasileiros: "A Marinha brasileira vem, de tal modo, servindo à Pátria — em diferentes oportunidades e com uma constância tão imperturbável que nenhum brasileiro pode recusar-lhe público reconhecimento e a mais calorosa admiração".

O opúsculo abrange seis alocuções ou crônicas sob os seguintes títulos: *Em louvor da Marinha — Uma escola de Marinha e de civismo — Não fizemos tudo quanto desejamos, mas tudo quanto podíamos — Um imperial marinheiro — A Marinha e a unidade nacional* — e *A importância da Marinha de Guerra*

OS GENTIS-HOMENS DO MAR — Publicação da Imprensa Oficial do Arquivo Público do Estado de Pernambuco — Recife — 1959.

Trata-se de opúsculo em que estão encerradas várias entrevistas, crônicas e alocuções dos elementos mais representativos da cultura pernambucana, durante a "Semana da Marinha", de 1958, na Imprensa de Recife. O trabalho bem organizado, vem prefaciado pelo então Comandante do 3.º Distrito Naval, contra-almriante Luiz Teixeira Martini que, assim, o apreciou:

"As homenagens que se prestam aos homens que avultaram na história da nossa Pátria, rememorando suas vidas, ressaltando seus feitos, erguendo-lhes monumentos, tem uma grande significação cívica, porquanto importam em oferecer exemplos e lições aos nossos comandados, animando-os ao cumprimento do dever e estimulando-os ao emprêgo de suas fôrças, de sua inteligência, de seu entusiasmo, no

engrandecimento da terra em que nascemos e no desenvolvimento cultural do povo que integramos.

É dentro dessa orientação que a Marinha Brasileira presta o seu culto ao grande marinheiro e grande patriota que foi o Almirante Joaquim Marques Lisboa, Marquês de Tamandaré, e procura interessar todos os brasileiros nessa reverência cívica, que se prolonga por tôda a Semana da Marinha *e culmina no dia* 13 *de dezembro, data aniversária do nascimento dêsse ilustre Chefe a quem escolheu como Patrono.*

O povo de Pernambuco, por ser orgulhoso da tradição histórica do seu torrão nordestino, que é um dos pontos altos da formação da nossa nacionalidade brasileira, por ser eminentemente cioso de seu patriotismo, corresponde sempre com entusiasmo ao chamamento para essa glorificação dos nossos homens. Em se tratando da Marinha, porém, êsse entusiasmo é ainda vibrante, dadas as suas tendências inequívocas para a vida do mar, que se oferece sedutora ao seu espírito aventureiro, ao longo das encantadoras praias de água verde do seu pequeno mas bem protegido litoral.

A prova dessa afirmação está na acolhida animosa dêsses intelectuais pernambucanos ao convite que lhes dirigi, em nome da Marinha Brasileira, para que se associassem às comemorações do ano de 1958, *tarefa de que se desincumbiram de maneira brilhante, como se verá adiante nesta plaqueta.*

Nomes altamente representativos da cultura pernambucana, filhos dêsse Recife tradicionalmente acadêmico, intelectualmente brilhante, ou nêle radicados, falaram da Marinha e da sua vida árdua, da sua vida aventureira, da sua glória, e dos seus homens, dos seus feitos, das suas aspirações, do seu sentimento do dever. E como falaram bem!

Era preciso, porém, que tão entusiásticas manifestações de civismo não perdessem ràpidamente os seus ecos sonoros, dispersos nas páginas de um jornal ou desvanecidos numa transmissão de rádio. O Arquivo Público Estadual, mercê da larga visão do seu Diretor, o eminente Professor Jordão Emerenciano, contando com a excelência da colaboração da Imprensa Oficial, dirigida pelo dr. Cleophas de Oliveira, resolveu manter êses ecos cívicos e cristalinos, e o fêz de maneira primorosa.

Em nome da Marinha Brasileira, os meus agradecimentos e o meu aplauso", conclui aquêle ilustre oficial general.

A plaqueta em aprêço, cheia de boa leitura, é daquelas que merecem ser lidas pelo que tem de valor cultural e cívico.

Ensina aos brasileiros, em linguagem simples e elegante o que representa a Marinha de Guerra, os seus feitos históricos e o esfôrço que os seus homens têm empregado para servir, o melhor possível, à Pátria. É um trabalho que dignifica seus autores, que são muitos e

excepcionais. Êste o nosso registro, que seria dispensável face à bela apreciação constante no prefácio feito pelo contra-almirante Martini.

BOLETIM DA BIBLIOTECA DO EXÉRCITO — Sendo o n. 33, de abril de 1959, verifica-se que, dia-a-dia seu conteúdo se torna mais atraente, cheio de boas e animadoras notícias.

O artigo de fundo, "Falsa Impressão", do Cel. Humberto Peregrino, destaca e justifica com muita propriedade, que a produção da Biblioteca do Exército não é sòmente de livros históricos. Não colhe pois, o argumento dos que não desejam ser assinantes da Biblioteca sob o fundamento de que ali só se produz obras versando assunto histórico. O catálago exposto é uma prova em contrário.

Reconheçamos que, com uma contribuição pecuniária tão pequena, o trabalho da ampliação da cultura que realiza a aludida Biblioteca não encontra paralelo em qualquer outra entidade que difunda o *livro*, com o qual ampliamos os nossos conhecimentos.

Sem dúvida que a "Coleção Mensal", mesmo que fôsse só histórica, ainda assim preencheria sua finalidade cultural.

"Verde Oliva", enfeixando eventos festivos do Exército, "Quera", de Umberto Peregrino, fazendo apreciação de uma página magistral sôbre Floriano no II volume de "Memórias", de Luís Edmundo; "Sarilho de Notícias; "O Livro Estrangeiro"; "Indicações Bibliográficas"; "Presença da Província"; "Publicações"; "Revistas Militares"; etc; são além de outras, algumas das úteis secções do Boletim em aprêço.

Cheia de interessante leitura, é, realmente, uma publicação bem feita.

L.S.

Revista de Revistas

Sumário — *Exercício da chefia naval na era nuclear — A Oceanografia e a guerra naval — Fuzilamentos em Santa Catarina.*

EXERCÍCIO DA CHEFIA NAVAL NA ERA NUCLEAR

Numa era em que predomina a técnica dos explosivos, quais serão os embaraços que atormentarão os oficiais e praças que serão sempre um elemento precípuo nas diligências prontas que deverão ser tomadas num combate? Poderá o pessoal da marinha de guerra oferecer resistência às imposições técnicas dos novos sistemas de armamento? Que providências poderão ser tomadas no sentido de ajudar ao homem não só a manejar com grande perícia suas modernas armas de guerra, mas também a saber dominar seu ânimo?

Essas interrogações podem ser respondidas de vários modos, pois sugerem numerosas interpretações entre as quais a mais óbvia delas naquele sentido encontra-se na arte de saber desempenhar a dignidade e a autoridade moral de chefe. Não há risco em supormos que a mestría no exercício da chefia na marinha de guerra tornar-se-á de modo crescente uma craveira para medirmos o grau do desenlace feliz de uma emprêsa, tanto na guerra como nas operações rotineiras e cotidianas efetuadas a bordo.

O almirante Radford, falando em abril de 1958 sôbre os difíceis problemas na marinha referentes não só ao preparo de cientistas e engenheiros para enfrentarem as armas técnicas, mas também sôbre a necessidade de incentivar a permanência dos jovens oficiais na carreira naval, expressou-se da forma seguinte:

"Não posso deixar de reconhecer que se temos, por um lado, concentrado muitíssima atenção sôbre os assuntos técnicos navais, temos, por outro, deixado de atender a alguns assuntos mais... Poderemos trocar idéias à vontade sôbre o tirocínio técnico que é possuido pela maioria dos nossos comandantes de navios e divisões, mas êles se ressentem ainda da falta do que se refere à prática da chefia, da maneira de lidar com o pessoal e como sair bem de uma tal tentativa".

A chefia naval vitalizada e constantemente acentuada é um modo de irmos ao encontro das exigências humanas da era do espaço. É da natureza do esfôrço necessário para conseguirmos isso, da sua finalidade e técnica, que iremos tratar aqui.

A chefia, em seus aspectos mais amplos, pode ser considerada uma arte cujo aperfeiçoamento, adquirido durante o decorrer dos anos por muita prática e observação, baseia-se em certas técnicas, na maneira de aplicá-las proficientemente, e no atributo da compreensão humana. Tem sido definida como a soma das qualidades intelectuais do homem para perceber e formar imagens na memória, e da fôrça moral que o habilita a estimular e dirigir com êxito uma aglomeração de pessoas. Explicando em têrmos mais simples diremos que a chefia é a arte de conseguir da coletividade as *coisas* humanas.

O primeiro sinal distintivo de chefia — a inspiração — é talvez o mais conhecido. O perfil dos chefes mais notáveis inclui coragem moral e física, competência técnica, entusiasmo, faculdade de adaptação, sinceridade e o senso de responsabilidade. Tôdas essas qualidades têm constituído o recurso tradicional para o ensino da chefia, o que consiste em destacar os perfís dos chefes famosos e instilá-los nos oficiais estudantes.

O segundo maior traço de chefia é o moral. Êle encerra todos os aspectos relacionados com a ética e com as questões básicas e geralmente aceitas que se fundam na justiça e na razão. Os princípios morais e a responsabilidade pessoal devem ser a pedra fundamental que alicerça a chefia que deva ser praticada e ensinada. A chefia moral está firmemente enraizada na "Navy Regulations" (Ordenança para o Serviço Geral da Armada). O artigo inicial das primeiras normas escritas para orientação da marinha colonial, ora o Art. 0 702 a da "Navy Regulation" (1948), vai ter ao âmago do assunto.

Diz êle o seguinte: "Todos os comandantes e demais pessoas revestidas de autoridade no serviço naval devem demonstrar um bom exemplo habitual de virtude, de honradez, de patriotismo e subordinação; vigiar zelosamente e inspecionar a maneira de portar-se de todos aquêles que estiverem sob seu comando; prevenir-se contra e suprimir tôdas as práticas imorais e dissolutivas, e corrigir todos os culpados consoante as leis e regulamentos da marinha; tomar tôdas as providências necessárias e adequadas, dentro das leis, regulamentos e praxe do serviço naval, para promover e salvaguar-

dar o moral, o bem-estar físico e a satisfação geral dos oficiais e praças sob seu comando ou responsabilidade".

O terceiro elemento componente da chefia refere-se à administração eficiente. É aspecto científico ou técnico, e inclui todos os variados princípios, técnica e métodos que se relacionam com a arte de *tudo conseguir* mediante uma organização eficiente e direção eficaz.

Gerência, tal como acontece com a chefia, é uma palavra que envolve inúmeras significações para diferentes pessoas. Ela tem sido considerada o recurso empregado para se conseguir a realização de qualquer intento, que pode partir do trabalho de uma instalação do armamento naval até a direção de uma divisão de marinheiros a bordo. Chefia, sem falarmos em suas componentes de impulso criador e moral, é sinônimo de administração, que tem a gerência para instrumento principal. Os chefes, à semelhança dos músicos, cirurgiões e cientistas, não figuram completamente como mestres de suas respectivas artes. Neste caso, êles se embrenham num emaranhamento de outros mais, enquanto praticam as disciplinas de suas profissões. A gerência, comum a quase todos os ramos de atividade humana, é uma dessas disciplinas.

O interêsse tomado pelas altos funcionários civis e militares que são responsáveis pela chefia naval, tem sido intensificado nos últimos anos, não só pela necessidade crescente de uma melhor execução do trabalho, mas também pelos sempre agravados e sérios problemas administrativos. A marinha de guerra não pode tolerar por mais tempo pessoal que seja apenas mediocremente útil; cada homem deve produzir num grau máximo de eficiência. A despesa total feita com recrutamento, adestramento, subsistência, transporte e vencimentos de uma praça torna-se tremenda, quando ainda acrescentamos a todos êsses fatôres os cuidados dispensados pela assistência médica, pelas vantagens de tempo acabado e cuidados dispensados às famílias. Há já muito tempo que a indústria sabe que o trabalho improdutivo e falta de perícia é completamente tolhedor. A marinha de guerra está lutando exatamente com o mesmo problema. Um dos processos mais óbvios de conseguirmos mais e melhor trabalho da nossa gente é, indubitàvelmente, o de uma chefia melhor que distribua a cada praça da marinha uma tarefa a cumprir, e que ela a execute dentro do tempo marcado. Isso não só implica na idéia sugerida pelo gênio ou pelo entusiasmo dedicado dos chefes responsáveis, mas concentra também em foco a atenção sôbre a organização e a administração.

Um outro motivo por que a marinha demonstra um zêlo corrente pela chefia é o que se relaciona com o comportamento. Quase todos nós concordamos com a necessidade dos castigos impostos pelo comandante e pelos conselhos de disciplina, e não ligamos muita importância às ausências costumeiras. Tudo isso parece fazer parte integrante da vida na marinha de guerra. Assim é, realmente, porém isso deve chegar apenas até o ponto em que faltar a perfeição do pessoal.

A marinha de guerra precisa alistar por um prontuário da mocidade americana. E que tal parece êsse prontuário? Os grandes crimes do último decênio cresceram quatro vêzes mais rápidamente que a população. Quarenta e sete por cento (47%) dêles foram cometidos por jovens até dezoito anos; vinte e um por cento (21%) pelos de catorze e menos. A Diretoria Federal de Investigações prevê que, dentro de poucos anos, vinte por cento (20%) de todos os jovens americanos terão o nome no cadastro policial ao atingirem a idade para o serviço militar. Doze milhões de crianças vivem em lares maculados pelo divórcio. E elas serão futuramente os nossos marinheiros.

Os casos relacionados com o comportamento refletem naturalmente os ocorridos na vida civil. O número de praças com ausência não justificada em 1957 foi 30% maior que o de 1956. A despesa com as faltas de comparecimento na marinha de guerra é no mínimo de 100 000 000 de dólares por ano, e isso sem incluirmos nela o que é consumido com o custeamento administrativo de oficiais e das horas consumidas para os trâmites do processo inicial dos delinqüentes. Há um conselho de guerra de 2 1/2 em 2 1/2 minutos em cada hora de trabalho nos estabelecimentos navais, e as custas do serviço judiciário são astronômicas. A freqüência dos presos em solitária da marinha de guerra e do corpo de fuzileiros navais é de cêrca de 6 000 homens.

Que conclusões poderemos tirar das normas de proceder que afligem a marinha de guerra? A primeira diz-nos que podemos concluir convictamente que uma tal espécie de alguém se portar é moralmente iníqua. A perdição humana e a mancha desnecessária de vidas juvenis não podem ser olhadas indiferentemente por qualquer pessoa de responsabilidade.

Inferimos pela segunda asserção tirada das razões dadas prèviamente, que as normas de proceder na marinha de guerra representam um dispêndio imenso da economia e de gente. As centenas de milhões de dólares distraídos com os jovens transgressores poderiam ser aplicados mais ùtilmente no melhoramento das exigências para o combate.

Terminamos dizendo que a terceira conclusão óbvia é que os casos de comportamento na marinha de guerra são reais, e nunca desaparecerão. Alguma coisa deveria e poderia ser feita nesse sentido.

Antes de apresentarmos um programa que revigore a chefia naval, desejamos examinar a natureza do que existe hoje. Com que grau de perfeição satisfaz a marinha de guerra seus próprios tipos? Quantos oficiais encarregados de divisão cumprem seus deveres de acôrdo com o que se acha prescrito no artigo 1 044 da *Navy Regulation?*

O panorama exato da chefia naval de hoje, apreciado confusamente através de um turbilhão de crenças individuais e de um grande número de levantamentos trabalhosos, mas dificilmente conclusivos, não é inteiramente mau, mas está muito longe de ser completamente róseo. Há muitas repartições dos estabelecimentos navais que estão bem dirigidas, mas observamos em algumas outras que os padrões da chefia estão abaixo da média. Em um levantamento recente sôbre disposição de ânimo, levado a efeito entre o pessoal da esquadra e dos distritos revelou-se que, de 10 000 homens, fuzileiros e marinheiros, bem dois têrços dêles sentiam que nenhum oficial se interessava pelo bem-estar de seu pessoal. Um grupo de mais de 60% acreditava que o nível moral era apreciàvelmente mais baixo na marinha do que na vida civil. Uma quinta parte dêles nunca aprendeu que o mau procedimento que tivessem, quando licenciados em terra, iria refletir sôbre o seu tempo de serviço militar e, quando num pôrto estrangeiro, sôbre o pavilhão de sua pátria.

O simpósio de suboficiais, reunido no ano passado a pedido da *Cordiner Commitee,* revelou a convicção quase unânime por parte dos suboficiais que a chefia dos oficiais subalternos deveria ser muitíssimo melhorada.

O almirante Burke, antes de ser chefe do Estado-Maior da Armada, fêz pessoalmente um levantamento entre os homens que estavam tendo baixa da marinha, e veiu a saber então que: — "Os indivíduos que deixavam o serviço naval queixavam-se de que os oficiais não sabiam tirar o partido adequado da habilidade ou adestramento do pessoal. Os oficiais não estavam a par da capacidade dos subordinados, bem como de suas energias; ignoravam tôdas as contribuições que êles poderiam oferecer à Marinha ou ao próprio navio. Eis uma acusação séria, tenham ou não razão os marinheiros. É um modo de sentir, — e muito mau".

Reconhecendo a necessidade de se insistir no revigoramento da chefia na marinha, o diretor do pessoal da marinha, vice-almirante H.P. Smith apresentou, em 13 de março de 1958, ao ministro da marinha, uma proposta para o restabelecimento do elevado grau do padrão da chefia, para o que sua repartição vem tradicionalmente se distinguindo. O vice-almirante Smith consultara, antes, o chefe do estado-maior, almirante Burke, e o almirante Felt, conseguindo de ambos a aprovação e o apoio. O ministro Gates recebeu entusiàsticamente a proposta e prometeu dar-lhe todo o amparo. O comandante do Corpo de Fuzileiros, general Pate, que se achava presente na ocasião demonstrou grande interêsse pelo assunto e declarou que desejava também que o Corpo participasse ativamente da iniciativa.

Deve ser frisado aqui que êste programa não é de modo algum uma cruzada, mas sim a restauração dos elevados títulos de competência na chefia, calcados na "*Navy Regulations*", que têm sido sempre o esteio da Organização Naval. Êle não constitui pròpriamente uma campanha contra o crime; é apenas um esfôrço resoluto no sentido de aperfeiçoar o desembaraço para se combater, mediante uma chefia melhor.

O diretor do pessoal organizou em seu gabinete uma comissão sob sua presidência, composta de chefes de serviço e outros auxiliares relacionados com a chefia. A comissão fornece orientação e coordenação ao pessoal de escritório que ajuda na tarefa sob a direção do comandante J.O. Miner, que recebeu o título de Assistente Especial do Diretor do Pessoal da Armada nos assuntos de chefia.

O plano pròpriamente dito é variado e composto de muitos itens, alguns dêles já postos em vigor, e outros traçados para o futuro. É preciso ficar bem esclarecido aqui que grande parte do trabalho infra-descrito, ao escrevermos êste artigo, já está em fase de planejamento e representa apenas uma parcela das muitas providências que estão sendo estudadas.

O diretor do pessoal acha que é de sua inteira responsabilidade a função de destacar para a esquadra, e para as autoridades das repartições em terra, os oficiais e suboficiais bastante iniciados nos vários aspectos da chefia que possa ser aprendida nos bancos escolares. Com êsse intuito, todo o assunto relacionado com o ensino está sofrendo uma revisão, onde se acham incluídos o currículo para oficiais e tôdas as escolas para o pessoal subalterno da Armada. Não tem sido fácil encontrar-se hora disponível nas tabelas já tão sobrecarregadas com outras matérias. Algumas concessões e acordos terão certamente que ser feitos. Ao que parece, está sendo bem reconhecida a necessidade do ensino de administração aos

oficiais e suboficiais candidatos que, além de suas especialidades técnicas, precisam despender a maior parte do tempo organizando e administrando trabalhos que são executados por outras pessoas.

Sendo a direção de homens um denominador comum nos trabalhos profissionais de todos os oficiais, os princípios de gerência, a técnica e a maneira de agir devem ser oferecidos como ferramentas que garantam uma chefia ativa e enérgica. Os oficiais mais experimentados no serviço de outrora aprenderam a conseguir tudo feito eficientemente por meio de tentativas e erros. A maior parte do tempo perdido com êsse método pode ser eliminado hoje se ensinarmos aos oficiais candidatos a maneira de organizar seus homens para o trabalho e dar-lhes uma boa parcela de autoridade e de responsabilidade; educar o pessoal de modo a tirar dêle o máximo rendimento; proporcionar-lhe normas sôbre inspeção, direção, superintendência e troca de idéias. Muitos dêsses processos especiais baseiam-se na compreensão das relações humanas: — saber como os homens reagem e executam melhor seus deveres por grupos; como superintender diretamente ou trocar idéias; em suma, como conseguir tudo feito para a garantia da conquista do desembaraço num combate. Na aula, é claro, a gerência ensina tècnicamente, mas o processo de apresentação de casos similares pode ser utilizado para ilustração da teoria e relacioná-los com a prática real.

A Diretoria do Pessoal vem tentando desenvolver, há já vários anos, um processo bastante significativo e cheio de recursos no decorrer do ensino da chefia. Consta êle de um debate encaminhado pelo oficial da divisão. Escolhem-se casos típicos, envolvendo questões básicas morais e profissionais e relacionadas com as atividades diárias dos homens, e estabelecem-se discussões de acôrdo com a orientação direta do oficial da divisão. O debate, embora livre e franco, é cuidadosamente orientado pelo oficial, que impede assim que a reunião degenere em sessão turbulenta. Os homens tornam-se dessa forma autodidatas, enquanto a discussão decorre no sentido das conclusões específicas apresentadas pela lição.

Além da percepção de alguns princípios básicos sôbre chefia e do desenvolvimento do senso da responsabilidade, o resultado de maior importância, que é alcançado com os períodos dos debates, consiste no fato do pessoal compreender que seu chefe interessa-se por todos, como pessoas. Cria-se dessa forma uma cadeia de confiança mútua e respeito, a qual é a base de uma chefia eficiente. A chave para a obtenção de uma eficiência altamente eficaz entre os que trabalham é o interêsse pessoal, e isso é um axioma que já vem de longa

data. Os frutos alcançados com o emprêgo sistemático de uma boa chefia mediante o uso da chave por nós citada, são quase ilimitados em função da perícia humana, da tenacidade e da dedicação ao cumprimento do dever. Cogita-se também de ampliar o êxito das discussões técnicas incluindo-se nelas todos os aspectos da chefia; a saber: técnica, profissional e moral.

O treinamento dos suboficiais em chefia está sendo constantemente ampliado. Um curso vasto será incluído nas escolas tipo B. Acham-se em preparativos cursos por correspondência, que serão de caráter obrigatório para todos os suboficiais. Está sendo organizado um curso de quatro semanas para os sargentos em a "Instructor Training Schools".

Escolas de curso médio sôbre gerência, destinadas a dar uma instrução rápida aos oficiais de todos os postos, será talvez mais um possível passo para a frente. Elas se destinam ao ensino proporcionado a bordo sôbre administração; sendo de esperar que resultem numa utilização melhor do pessoal e, conseqüentemente, com ótima eficiência.

O treinamento de gerência para oficiais superiores é um outro assunto de provável e possível aperfeiçoamento. A marinha de guerra está muito atrasada nessa matéria em relação ao Exército e à Fôrça Aérea, não havendo possibilidade dos oficiais superiores aprenderem-na e conservarem-se a par do evolucionamento corrente sofrido pelos casos técnicos no campo da gerência. Até mesmo os altos funcionários civis da marinha têm mais oportunidade de conseguir cursos sôbre aperfeiçoamento do exercício de mando, do que os nossos oficiais superiores. Já foi proposto, a exemplo do que existe para a "Air Force", na Universidade George Washington, e para o Exército, em "Fort Belvoir" e no "Rockford Arsenal", que se organizem cursos de duas a três semanas. Talvez êles possam ser dados na Escola de Guerra, para o que já se propôs um curso por correspondência, idêntico aos que são ministrados agora sôbre informações secretas e logística. É ao oficial da Armada, ainda sem curso algum de especialização, que, investido casualmente no comando de uma base aérea ou supridora de material de artilharia, acontece alguma vêzes faltarem conhecimentos de gerência comercial. Os nossos oficiais intendentes e os engenheiros aprendem a gerência industrial durante o estudo que lhes é ministrado após a conclusão do curso fundamental.

Um outro grande aspecto do ressurgimento da chefia, que prevalece na marinha de guerra, refere-se ao lado moral da questão. Há muitos anos que quase todos nós nos acostumamos a ela e à educação do caráter, de acôrdo com um pro-

grama traçado pelos capelães, sob a direção do diretor do pessoal da armada.

Uma turma de capelães encarregou-se há uns dez anos passados de iniciar por completo um estudo sôbre os elementos indispensáveis para o aperfeiçoamento do lado moral na chefia. Seus grupos foram distribuídos pela esquadra, pelas fôrças no estrangeiro, pelos estabelecimentos em terra, e, muito especialmente pelas escolas da marinha. Êles falavam a milhares de oficiais e praças, com os quais trabalhavam e baixavam à terra durante o licenciamento. Os capelães colhiam assim dados em primeira mão, e detalhadamente, sôbre os casos que a marinha teria que atacar com relação ao comportamento e ao cumprimento dos deveres. Dêsse trabalho de grande envergadura, que continua em andamento por vários anos e sem alarde, brotou a chefia moral da marinha do presente, bem como o programa educacional do caráter. Embora iniciado pelos capelães, êle não traz em si feição religiosa e está preparado para ser utilizado pelos oficiais de marinha.

Durante os últimos anos, o aproveitamento do programa de chefia moral entre os vários comandos tem produzido resultados fantásticos na redução das ausências, nas punições impostas pelos comandantes, nos casos de conselho, e bem assim contribuindo para uma melhor utilização do pessoal. Eis aqui alguns exemplos:

Uma esquadrilha de aviões apresentou um rendimento de 50% a mais na utilização dos aparelhos.

Um regimento de aviação conseguiu melhor aproveitamento de seu pessoal e apresentou 150 homens aptos para promoção.

Uma divisão de fuzileiros, estacionada no estrangeiro, transformou em boas maneiras o mau modo de tratamento dispensado ao público.

Um centro de treinamento de recrutas sofreu uma redução de 50% nos casos de conselho de disciplina.

Um cruzador baixou em 90% os casos de punições impostas pelo comandante. Êsses resultados foram comunicados pelos comandantes respectivos, depois que o programa sôbre a chefia moral foi posto em execução. É difícil acreditar-se que apenas o ensino dos princípios de moral pudesse alcançar tais milagres. É mais provável pois, que homens que aprendam a ter o senso de responsabilidade e que sintam, talvez uma vez o interêsse pessoal tomado por seus oficiais de divisão, inclinem-se para o lado melhor do comportamento e se disponham a isso cumprir.

O programa de chefia moral vem sendo agora, em caráter mais amplo, considerado uma parte integrante do ensino

naval. Está sob a responsabilidade de todos os comandantes, sendo encarada como o instrumento primordial que se pode empregar, por meio dos oficiais de divisão e encarregados de conferências, para a criação do bom entendimento mútuo dos oficiais e praças. A expressão chefia moral talvez venha a desaparecer à proporção que os vários aspectos de chefia forem sendo incorporados em todos os programas gerais do ensino e treinamento navais.

Para que possa ser melhor compreendido, e conseguidos resultados com o novo processo de ensino da chefia, daremos abaixo um programa típico que está sendo executado presentemente em vários comandos, como por exemplo, em o "*Commander, Naval Air Training*", em Pensacola, na Flórida.

O oficial imediato (ou o chefe do pessoal encarregado) costuma preparar um conselho de chefia constituído dos chefes de departamentos, do oficial consultor jurídico, do capelão, do médico, e de outros mais que se empenhem no assunto. Sob a direção dêsse conselho, é necessário geralmente estabelecer-se, em ação uniforme, um grupo de trabalho para iniciar a ação específica que consta do seguinte :

a) Revisão da esfera moral e social reinante no comando, devendo ser incluídos nesta indagação os exemplos de proceder dados pelos oficiais. Encerra-se também no levantamento feito uma relação sôbre os divertimentos preferidos e prazeres viciosos (fumar, etc.) material pornográfico encontrado, e tudo mais que possa exercer influência perniciosa sôbre a mocidade. Embora sem grande rigor, não é difícil estabelecer certas normas de decência, reconhecidas por tôdas as pessoas amadurecidas e que tenham o senso da responsabilidade.

b) Inspeção na organização do comando. Será que cada marinheiro possui um oficial de divisão que possa ser considerado um guia capaz de seguí-lo de perto pessoalmente ? É de suma importância que cada praça de marinha de guerra tenha um oficial que o conheça pessoalmente, que o oriente na instrução e promoção, e que tenha para êle o valor de conselheiro e guia. É nisso que repousa muitas vêzes a diferença que existe entre um freqüentador habitual da solitária de bordo e um marinheiro prestimoso.

c) Exame de administração das praças a partir do nível do oficial de divisão para baixo. Quais são os títulos credenciados dos oficiais de divisão ? A substituição de oficial subalterno após a guerra e a impossibilidade de reter no serviço

muitos tenentes possuidores do tempo legal, tem dado como resultado serem comumente inexperientes os oficiais de divisão, e não constituirem uma exceção.

d) Transmissão de ordens do comando. Isso deverá ser praticado, é claro, por meio dos canais normais e competentes, partindo-se dos chefes de departamentos e descendo-se para os chefes de divisão, para os suboficiais e sargentos até chegar aos marinheiros. Isso não deverá ser executado, porém, enquanto os oficiais de divisão não estiverem bastante doutrinados, muito conhecedores das instruções finais e demonstrem satisfatòriamente capacidade para executá-las.

e) Organização de períodos para conferências da divisão, nas quais serão incluídas, sem caráter de exclusivismo, discussões sôbre casos de moral. Serão de grande valor nêste caso os folhetos guias preparados pela diretoria do pessoal (DP), se os oficiais de divisão estiverem bem instruídos na maneira de manuseá-los. Tais folhetos foram esmeradamente preparados e postos a prova, sendo de uso relativamente fácil.

f) Fundação de escolas de chefia para oficiais subalternos, e para sargentos, ou encaminhamento dos mesmos para as escolas já estabelecidas.

g) Iniciação de alguma espécie de sistema de contrôle, palavra essa que se usa aqui com a significação de gerência. Êsse sistema não só assegura firmemente a execução do programa ou plano numa base sistemática, mas proporciona uma reação pela qual se poderão avaliar os bons ou maus resultados do programa.

Não é difícil aferirmos o bom resultado de um programa de reforma de chefia em função dos efeitos tangíveis e mensuráveis. Os dados poderão ser coligidos, por exemplo, em numerosos casos de penas impostas pelos comandantes, nos conselhos de guerra aos desertores, reengajamentos, nas escolas de especialização e cursos por correspondência que foram freqüentados, nas promoções, etc..

O diretor do pessoal da armada já encaminhou o programa da reforma em aprêço à esquadra e aos estabelecimentos navais. Os comandos subordinados, tais como um comando tipo ou um comandante de distrito são incitados a organizar conferências feitas por seus oficiais comandantes. No intuito de auxiliar os comandos específicos, o diretor do pessoal organizou seis grupos de duas pessoas cada um, sendo uma delas um oficial e a outra um suboficial; grupos, êsses, que explicarão a finalidade do programa do ensino da chefia; a razão de ser de sua origem; sua finalidade; e distribuirão pastas contendo folhetos sôbre a matéria, os quais versarão

inclusive sôbre as importantes publicações existentes, por exemplo, o *Moral Leader-ship*, Nav Pers 15 890; listas comparativas para interpretação de mérito a ser fornecidas pelo comandante e oficial de divisão; uma palestra explicativa ou introdutória que esclareça os chefes de departamentos; e um curso de especialização para oficial de divisão ou para sub-oficial; etc. Por outras palavras : — O programa não será apenas explicado, mas receberá, também, todos os elementos materiais e a orientação precisa para o início dos trabalhos.

A "Circular n. 21", acompanhada de uma carta pessoal do Ministro da Marinha, endereçada a todos os comandantes, chamou a atenção da Marinha para o valor de uma nova preocupação no que diz respeito à importância dispensada à chefia. Essa orientação será tão eficiente quanto o fôr o interêsse, ou o cepticismo, dos comandantes que lerem a mensagem. Um certo grau de proveito surgirá por certo de qualquer palavra do ministro, mas a dúvida concernente às normas pessoais de chefia em cada comando não deixam de ser realmente necessárias. Todos gostam de falar muito a respeito de chefia. Tal como sucede com a maternidade e o início da primavera, a chefia tem uma concepção que vem ao encontro da aprovação universal. Contudo, olhar-se objetivamente para o próprio comando, vencer a indiferença natural inerente a qualquer organização, é assunto inteiramente diverso. É nesse ponto que o cepticismo torna-se necessário.

É normal e humano que os oficiais de um comando e as praças sejam bem esclarecidos dentro dos limites do possível, sendo indubitàvelmente essa lealdade, praticada em descida nos degraus da hierarquia, uma qualidade valorosa de todo o bom chefe. É no seio da família de seus oficiais, em conselho de família, que será utilissimo lançar-se um olhar severo sôbre casos referentes à chefia. O capelão e o médico podem, se abordarem os casos sinceramente, revelar algumas ocorrências sôbre comportamento que aparecerem no comando e não chegarem a ter conhecimento oficial. Por ocasião da inspeção do pessoal, seria aconselhável perguntar-se a uma dúzia de praças os nomes do oficial da divisão e do comandante, e alguns oficiais de divisão deveriam ser também inquiridos da mesma forma quanto as praças com as quais lidam. Numa inspeção sôbre administração ou qualquer outra ocasião, vale a pena examinar-se a organização administrativa de algumas divisões típicas. Uma divisão ideal é aquela que tem cada praça e cada sargento especificamente responsável por tarefas e designações; uma divisão em que cada praça saiba a quem se deve dirigir e a quem, no caso de existir, se deva apresentar. Muitas divisões caem muito aquém

dêste ideal. A tabela da organização oficial pode parecer razoável, contudo, por motivos práticos. Os sargentos e suboficiais obterão a maior parte do trabalho feito, se retirarem de uma relação de praças disponíveis e sem encargos, as que forem necessárias. Essas praças passam grande parte do tempo sem nada produzirem, por não terem responsabilidade específica e autoridade.

As observações feitas pelo senador Stennis, quando apresentou a lei dos vencimentos militares para 1958, transparecem o interêsse sentido pelos representantes mais responsáveis, em Washington, pelos mais sérios aspectos da chefia militar.

Disse êle: — "Sr. Presidente, desejo fazer mais uma observação. Os que cumprem o serviço militar e são responsáveis pela chefia e pelo moral, interessam-se grandemente por esta lei, e eu acredito que há motivo justo para isso. Ela porém, vem ferí-los em seus brios.

Acredito que esta lei, para vigorar, deveria ser muito orientada no sentido de resolver o caso de reter o pessoal no serviço para cumprir e interstício completo. Penso que deveríamos realçar o fato de que, uma real carreira militar baseia-se também, no mínimo em parte, num senso de missão, num senso de orgulho de estar no exercício militar e envergar o uniforme da arma a que a pessoa pertencer.

Não ouvi falarem com ardor sôbre êste assunto na subcomissão. É um ponto desconcertante das sessões. Estou certo de que o assunto está apenas latente, como sucedeu durante o plenário, quando tratávamos apenas de lutar pelo lado monetário do assunto. Tenho esperança de que os chefes militares, incutam no seu pessoal, oficiais e praças, a necessidade absoluta do senso do serviço militar, do orgulho do uniforme, e do devotamento à causa por que servem à Pátria".

Não há indubitàvelmente uma trilha fácil que conduza ao término do êxito em assunto de chefia naval. Há contudo princípios finitos e bem inteligíveis, métodos simples de

agir e técnica cuja observância e prática poderão realizar o que se idealiza sôbre o desembaraço em combate, essa tendência de espírito que tão dedicadamente aspiramos.

A marinha de guerra não tem lugar para oficiais que não se preocupem com as demonstrações básicas e profundamente importantes de senso da responsabilidade na chefia. O juramento que se faz ao ingressar no serviço, de "sustentar e defender a Constituição dos EE.UU.", implica claramente numa declaração de fidelidade ao mérito moral e espiritual em que se fundamenta a Constituição. Se isso não fôsse verdadeiro, deixaria de existir razão para a afirmação de "convicção e confiança em si próprio" com que todos os oficiais recebem uma comissão das mãos do Comandante-em-Chefe e vêm-na confirmada pelo Congresso.

Do "US Naval Institute *"Proceedings"*
Tradução de A. de A. Lima.
C. F. Reformado.

A OCEANOGRAFIA E A GUERRA NAVAL

Oceanografia é o estudo dos mares. Ela abrange as aplicações da geografia, da geologia, da física, da química e da biologia nos trabalhos relacionados com o mar, e envolve também a astronomia e a meteorologia. Num sentido mais amplo, qualquer ciência faz parte do oceanografia, desde que incida na influência dos mares. A hidrografia, ramo da oceanografia mais familiar aos oficiais de marinha, é a ciência que trata da medida, descrição e traçado das cartas representativas da superfície dos mares existentes sôbre a Terra, e que dedica especial atenção aos que se relacionam com os assuntos náuticos.

O fator comum entre as ciências abrangidas pela oceanografia está no fato de a maior parte dos trabalhos realizar-se no mar. Os fisiólogos em assuntos relativos ao mar estudam as propriedades físicas dos oceanos, conhecimentos êsses que envolvem tomadas de temperatura, de densidade, e propagação de energia, incluindo também o cabedal científico sôbre reflexão, refração e difusão do som no oceano. Os oceanógrafos especializados em física dirigem mais as pesquisas feitas sôbre os movimentos gerais das águas, sôbre os pequenos efeitos da turbulência, e sôbre a permuta de calor entre as águas do mar e a atmosfera.

Os geofísicos estudam a geologia dos oceanos, investigam inclusive as propriedades do fundo, dos sedimentos e da

estruturação das sub-camadas da Terra. Há diferenças consideráveis entre as águas de um baixo-fundo e as do mar-alto, muito particularmente porque elas prejudicam a propagação do som debaixo dágua. Os geofísicos também se dedicam à apreciação das anomalias sofridas pelos campos magnéticos e de gravitação que se realacionarem com a configuração característica da topografia submarina.

Os químicos navais analisam a composição da água do mar, bem como os efeitos químicos de inúmeros elementos componentes. Os peixes, os cetáceos e os crustáceos são estudados pelos biólogos especializados em assuntos relativos ao mar, para observarem a fauna marinha, estudarem-lhe os hábitos e características e determinar sua distribuição e migrações. Os geógrafos estudam as diferenças que existem nos vários setores estratégicos, com especialidade as que se referirem às variações que surgirem nos outros ramos científicos. Os climatologistas incumbem-se da apreciação dos efeitos da atmosfera sôbre os mares e vice-versa.

Atualmente, patrocinado pela marinha de guerra, o serviço de pesquisa é feito por vários cientistas ao serviço de diversos laboratórios e universidades. Algum trabalho é feito individualmente, porém muito se faz também coletivamente, sob a direção de um cientista mais idoso e já tendo grande tirocínio. Acham-se atualmente em uso cêrca de uma dúzia de navios de pesquisas oceanográficos (tipo ARS, 1 AVP), retirados da "Reserve Fleet" (com um deslocamento inferior a 600 toneladas), porém dotados de equipamento e recursos reduzidos e incapazes de operar eficientemente em todos os setores geográficos e nas condições desejadas do estado de tempo. Os dados conseguidos no mar são transportados para os laboratórios em terra para os trabalhos de análise e classificação. É muitas vêzes difícil conseguir-se a classificação completa dos resultados colhidos num cruzeiro de verão a tempo de se fazer o planejamento para o seguinte. Na verdade, a própria existência do serviço depende da renovação dos contratos anuais que, como sabemos, sofrem profundas alterações.

Não obstante os trabalhos árduos que aparecem, os recursos limitados e o número diminuto de cientistas contratados, o resultado do programa de pesquisas, patrocinado pela marinha de guerra, no mar, vem sendo bastante significativo. Tem sido conseguido um aumento apreciável no que se relaciona com as características dos oceanos e dos seus povoadores, mas o resultado mais digno de aprêço é o que indica que há muita coisa para ser estudada.

Parece acertado presumir-se que a Marinha será a responsável pelo contrôle dos mares, enquanto a capacidade de exercitá-lo for importante para a política nacional. Para que êle prevaleça com eficácia, porém, torna-se necessária a aquisição adequada do conhecimento completo do elemento circundante. E essa exigência só se satisfaz com o conjunto total de noções sôbre os oceanos, para assim incrementarmos nossa capacidade para a exploração das características mais favoráveis e evitar os efeitos das propriedades que prejudicam as operações navais. Sabemos que os oceanos representam um elemento potencial tanto para nós como para as fôrças inimigas. Devemos reconhecer que uma vantagem notável na maneira de conduzir as operações naquêle meio circundante só será aproveitada por quem o conhecer melhor.

Ilustrações Históricas

Alguns exemplos históricos poderão esclarecer como as informações acêrca dos elementos acompanhantes das águas dos mares têm influído no decorrer da guerra naval.

Quando se deu a invasão da Grécia pelos persas sob o comando de Xerxes, no ano 480 AC, e Atenas foi capturada, ao exército grego derrotado só restou a esquadra para impedir a conquista completa. Temistocles demonstrou possuir um conhecimento clarividente dos elementos náuticos que o cercavam, quando dispôs seus navios escassos e de tonelagem diminuta numa posição que deixarão aos persas a faculdade de só manobrarem em águas restritas e apenas poderem atacar sem vento de feição e usando ùnicamente uma parcela das fôrças de cada vez. A derrota dos persas salvou a Grécia.

Os inglêses tiveram a vantagem do barlavento em 1217 da era de Cristo, quando o governador do castelo fortificado de Dover conduziu uma esquadra dos "Cinque-Ports" (.) contra os franceses. Velejando com vento de pôpa, os atacantes lançaram, com resultado, um ataque depois de iludirem os defensores.

No clássico combate de Coronel, durante a Primeira Guerra Mundial, o almirante von Spee mostrou que conhecia e

---

(.) **Nota do tradutor**

Cinque-Ports era uma denominação comum conferida a vários portos da costa meridional da Inglaterra, os quais gozavam de certos privilégios. Primitivamente êles eram apenas 5, mas foram acrescidos de mais 3, posteriormente. No condado de Kent ficavam : Dover, Hythe, Romney e Sandwich; no de Sussex: — Hastings, Rye, Seaford e Winchelless. Todos êles formavam uma província militar e administrativa à parte. O título de **Lord Admiral of the Cinque-Ports** era considerado um importante título honorífico.

compreendia os efeitos da natureza que o cercava e escolheu um rumo que forçou a Divisão britânica a receber os choques fortes das vagas pela proa, o que pôs fora de ação os canhões da bateria baixa e teve como resultado a quase completa destruição da Fôrça inglêsa.

Os alemães, na Segunda Guerra Mundial, aproveitaram-se da vantagem de seus conhecimentos sôbre as condições do estado dos mares e da metereologia para assim moverem com segurança os cruzadores *Scharnhorst* e *Gneisenau*, pelo Canal da Mancha e em presença de superioridade naval e aérea. Durante a mesma guerra, a marinha dos Estados Unidos sofreu um golpe grande causado por um tufão do Mar das Filipinas, em dezembro de 1944, e isso devido, por um lado, à falta de informações meteorológicas, e, pelo outro, a uma inadequada apreciação dos fatôres dos elementos do meio circundante, que devem ser tomados em consideração nas tempestades tropicais.

Entretanto, por outro lado, o conhecimento aprofundado das propriedades acústicas dos mares e de seus fundos, e mais suas características hidrodinâmicas, tornaram bastante eficientes as operações submarinas dos Estados Unidos. O êxito de muitos desembarques anfíbios da Segunda Guerra Mundial pode ser baseado nos trabalhos de vários oceanógrafos estado-unidenses, que recorreram aos seus conhecimentos sôbre vagas, marés e elevações do fundo, para prepararem um método de predição das condições para desembarque em praias, por meio de interpretação de fotografias aéreas.

Finalmente, na guerra da Coréia, o maior desembarque anfíbio norte-americano, em Inchón, não poderia ter sido planejado e executado sem o prévio e detalhado conhecimento da oceanografia. O conhecimento da existência das marés de vinte e sete pés e de correntes de nove nós de velocidade impôs-se antes das operações, para que se organizasse um horário que desse resultado.

Considerações Conseqüentes da Moderna Arte da Guerra

Para relacionarmos os efeitos da oceanografia à moderna tática naval, consideremos os vários métodos por meio dos quais ela pode ser conduzida. A própria existência dos navios de superfície dependerá futuramente da habilidade com que êles mesmos se defenderem contra os ataques devastadores da aviação e dos projéteis dirigidos que voam a várias centenas de nós. A justeza e precisão da artilharia anti-aérea e dos projéteis de arremêsso contra os seus congêneres di-

rigidos efetuam-se pela estabilidade da plataforma de lançamento, a qual é, por sua vez, um fator dependente do traçado do casco e do funcionamento do estabilizador. O traçado dos cascos e estabilizadores depende do conhecimento das fôrças que atuam sôbre o movimento do navio, bem como de suas intensidades e variações periódicas. Cabe aos oceanógrafos o fornecimento de tais fontes informativas, mediante os estudos que tenham feito a respeito das vagas oceânicas e marés.

A eficácia dos campos minados fica muito aumentada quando êles contêm minas atuadas por vários efeitos físicos. As minas modernas são influenciadas pela pressão das vagas causadas pela passagem de um navio, e pelos campos magnéticos e acústicos que êle gera ao se movimentar. Entretanto, para haver eficiência operacional, as ações exercidas pelo navio precisam tornar-se sensíveis, e ser destacadas, quando em presença de influências diferentes e produzidas por outros elementos que nos rodeiam. Os estudiosos em física oceanográfica fornecem as informações necessárias sôbre as propriedades magnéticas do fundo e as propriedades acústicas da zona, sôbre os efeitos das variações das pressões causadas pelas águas dos mares em geral, pelas vagas, pelas correntezas da maré, sôbre as propriedades da turbulência das águas e dos sedimentos do fundo que dificultam o ancorar das minas.

Essas informações são valiosas e eficientes quando se procede ao serviço de varredura, para que se possa fazer a faina de contra-minagem das minas de um campo. Além disso, a construção de mineiro-varredores com cascos de madeira, sem ação magnética, tem aumentado o antigo interêsse de todos aquêles que, na marinha preocupam-se há muito tempo com a vida de agentes perfuradores que vivem debaixo da água, tais como a craca e o teredem. Todos os navios sentem os efeitos das encrostações de moluscos no casco sôbre a velocidade e raio de ação. Os navios providos de radar e aparelho acústico (SONAR) ficam com o trabalho dos mesmos muito prejudicados. Qualquer informação sôbre a maneira de remediar a ação dos moluscos, como sejam as tintas envenenadas, é prestada pelos biologistas e químicos da marinha.

Os efeitos do estado do tempo sôbre as operações dos porta-aviões devem ser bastante conhecidos. As relações que há entre as condições do tempo no oceano e as propriedades das águas dos mares, não estão bem estudadas. Sabemos que o processo de transmissão de calor pela interferência água-ar desempenha papel importante na climatologia dos oceanos. Os oceanógrafos e meteorologistas do mar estão

grandemente empenhados em estudar alguma coisa mais sôbre o assunto. Os efeitos das vagas e marés são importantes, quando se trata do traçado de porta-aviões, e bem como sôbre suas possibilidades de lançar e recolher a bordo os aviões, e de poderem êles descer e pousar com segurança.

A sobrevivência no mar pelos que têm a infelicidade de ficar à matroca pode depender dos conhecimentos que êles tenham sôbre os recursos para amparo ou destruição da vida humana. Os biólogos e químicos do mar já têm feito muito para aumentar a probabilidade de sobrevivência por meio de suas pesquisas. Uma sopa de plactons não é um rosbife, mas pode prolongar a vida!

Guerra Submarina

A oceanografia e suas contribuições para o conhecimento do ambiente são mais importantes para a guerra submarina do que para qualquer outra. A guerra submarina inclui tanto a guerra pró como a anti-submarino, e distingue-se pelo fato de um protagonista estar usualmente em completa imersão no meio aquoso. Nas guerras anteriores, ambos os contendores achavam-se naquela condição ao finalizar-se a ação.

Para compreendermos a razão por que a oceanografia é tão importante para a guerra submarina, devemos considerar os efeitos dos ambientes diferentes sôbre o grau de capacidade do emprêgo dos diversos sistemas de guerra naval. Uma vez que as ações começam usualmente como resultado de processos de pesquisas e acabam com o uso do armamento, vamos examinar os efeitos sôbre os sistemas reveladores e de armamento.

Quando o alvo ou o aparelho revelador trabalha nas três dimensões do mar, a importância do conhecimento do ambiente oceânico para o êxito das missões navais torna-se geralmente importante. Se os alvos permanecerem na superfície, as revelações podem ser feitas através da atmosfera, não só visualmente mas também por meio de radiações electromagnéticas. A classificação e a identificação podem ser preparadas pelos mesmos processos, e usualmente com um grau elevado de exatidão. O emprêgo das armas, quer as de superfície quer as lançadas do alto, é feito também pelos ares.

O conhecimento dos oceanos é certamente importante para podermos proporcionar melhores plataformas para a instalação do equipamento dos aparelhos de localização e de destruição, porém o trabalho real dos detectores e a exatidão do lançamento do armamento dependem das propriedades

da atmosfera em cujo meio se fazem as localizações, e por onde passam as armas usadas. Devido à má propagação da energia electro-magnética na água salgada, a deteção, classificação e identificação de alvos precisam agora ser feitas primeiramente por meio da acústica submarina. A localização da posição do alvo para a direção do tiro, com especialidade no caso de longo alcance, também precisa ser feita acùsticamente. Algumas das armas usadas na guerra submarina também dependem da acùstica submarina para serem dirigidas contra o alvo. A eficiência do armamento nuclear na guerra submarina relaciona-se com a propagação da pressão de ondas de freqüência sísmica na água, que obedecem às mesmas leis físicas das pressões das vagas de freqüência acústica.

Para a obtenção dos melhores resultados possíveis nas operações da guerra submarina, é claro que necessitamos ótimo equipamento para ser usado de maneira ótima. O traçado de um tal equipamento, porém, depende do conhecimento completo dos efeitos que êle sofrerá no ambiente em que trabalhar. Quantas mais forem as informações que adquirirmos sôbre os mares, tanto mais serão aperfeiçoados os engenhos para a exploração favorável das suas características e evitar os efeitos dos elementos perturbadores. Já está geralmente aceito o critério que estabelece que o melhor material pode proporcionar pouco auxílio se não fôr mantido e empregado por pessoal competente. Precisamos também considerar que o grau de perícia dos operadores aumentará à proporção que êles forem conhecendo os efeitos do ambiente sôbre os melhoramentos introduzidos nos aparelhos. Isso tem sido notado inúmeras vêzes pelos veteranos operadores do "Sonar" de tôdas as fôrças. Talvez que um rendimento muito maior possa ser conseguido se os operadores e os oficiais cujas decisões baseiam-se nas informações dos aparelhos, não entrarem em contacto fácil com os dados importantes do meio circundante e conseguirem conhecer sua relatividade com o trabalho do sistema de armamento empregado na guerra submarina.

São de grande valor para as operações da guerra submarina as características físicas das águas dos mares relativas à salinidade vertical e horizontal, e aos gradientes térmicos; a topografia do fundo, inclusive relêvos notáveis, composições geológicas e vertentes; distribuição e características da vida da fauna marinha, muito especialmente da que perturba o trabalho dos aparelhos de escuta. Os oficiais de marinha devem não só estar a par da existência delas, mas saber também, como adquirir as informações necessárias a respeito de-

las no teatro das operações, e como reconhecer seus efeitos nas ações submarinas.

Que deve fazer a Marinha de Guerra?

Se aceitamos a tese que diz ser a pesquisa oceanográfica um trabalho de importância para a Marinha de Guerra, que deve então ser feito? Os oficiais de Marinha, possuidores de senso prático, encontram muitas vêzes dificuldade ao terem que relacionar os programas de pesquisas básicas com as possibilidades de praticá-las na esquadra, o que os torna propensos a acreditar que tôdas as investigações básicas devem ser amparadas por estabelecimentos idênticos ao "*National Science Foundation*". Admitamos que assim seja, isto é, que a relação exija muitas vêzes esfôrço mental creador, mas, em benefício da Marinha de Guerra, não devemos aplicar nossas faculdades creadoras só em assuntos que nos sejam familiares. O progresso baseia-se na aquisição de novos conhecimentos, isto é, na sondagem do que é desconhecido. Se algum assunto é realmente desconhecido, suas relações com tudo mais, como seja a capacidade de praticar a arte da guerra, também deve ser desconhecida. Era essa a situação existente quando o átomo foi separado pela primeira vez, na Europa, e quando os cientistas do "*Naval Research Laboratory*" receberam pela primeira vez a energia electro-magnética refletida por um alvo. Os efeitos dêsses trabalhos de pesquisa sôbre a arte da guerra são agora bastante conhecidos. Esta situação existe por certo nos domínios da ciência que estão incluídos nas pesquisas oceanográficas. Com um esfôrço adequado, grandes avanços podem também ser alcançados no que se relacionar com a capacidade de agir na arte da guerra.

O cabedal de conhecimentos nesses diferentes campos da ciência só pode ser adquirido mediante a pesquisa no mar. Para assegurar que as necessidades da Marinha de Guerra possam ser satisfeitas no que se refere a informação útil para operações, é imperativo que uma quantidade razoável dêsses conhecimentos seja proporcionada com a ajuda e orientação de hábeis oficiais de Marinha já possuidores de tirocínio. Êles podem guiar os esforços dos cientistas no sentido dos problemas de importância operacional, bem como iniciar inteligentemente os aperfeiçoamentos baseados em resultados bem significativos. Para haver mais eficiência, a colaboração deve ser prestada sob a forma de auxílio aos cientistas, para enfronhá-los nos problemas de importância nas operações navais do presente e futuras. As informações prestadas de-

verão incluir só assuntos relacionados com a pesquisa, aperfeiçoamentos operacionais e tirocinio naval adquirido em navios de guerra especialmente designados para o assunto em aprêço. Os cientistas devem, a seguir, ser deixados em liberdade para planejarem e conduzirem suas pesquisas científicas com o máximo de assistência e mínima interferência. A pesquisa verdadeira depende da habilidade e integridade dos cientistas, e é embaraçada por excessiva fiscalização administrativa. Por sua vez, a urgência na solução dos problemas navais cria muitas vêzes a exigência de resultados rápidos. Esta situação difícil, quando se apresenta, só pode ser resolvida por meio de estímulo, mas não asfixiando os cientistas com a orientação naval.

Embora o amparo financeiro e administrativo concedido pela Marinha de Guerra seja necessário, o programa de trabalho sofrerá se deixar de existir o apoio da esquadra, que poderá ser proporcionado de vários modos. O resultado prático obtido com seus navios está ligado na razão direta ao grau do interêsse tomado pelas guarnições, por seus ofícios prestados aos problemas dos cientistas, e à maior ou menor familiaridade que êstes últimos tenham com a maneira de agir na vida naval.

Um outro modo de proceder da esquadra, para prestar auxílio ao programa de ação, consiste na aplicação do verdadeiro método científico de preferência a qualquer tentativa experimental ou exploratória, que as unidades da esquadra possam intentar. Um tal modo de proceder aumentará o valor do programa do trabalho científico de mais um novo conhecimento conquistado. É provável que o melhor processo para conseguir êsse resultado esteja no trabalho íntimo do pessoal da esquadra com os cientistas para a solução dos casos específicos. A experiência tem demonstrado que a colaboração entre militares e cientistas pode ser produtiva, quando se tratar da solução de problemas filiados nas fôrças armadas. Os dois grupos terão sempre alguma contribuição valiosa. Os militares fornecerão conhecimentos amplos sôbre cada problema e a respeito dos fatôres gerais que neles estejam envolvidos. O cientista sabe como deve atacar o problema para conseguir novos conhecimentos. Trabalhando em conjunto, todos poderão engendrar novas técnicas para a exploração dos conhecimentos que forem sendo adquiridos. O militar pode avaliar os processos especiais sob o ponto de vista operacional, e o cientista sob o ponto de vista técnico. Trabalhando em colaboração, êles formam um potente par de ação.

Qual é o oficial de Marinha cujos deveres não o põem em contato com o programa de pesquisas oceanográficas? Êle é o consumidor de tudo quanto é produzido, quer seja equipamento, quer seja com referência à técnica; é preparado para conhecer as características de seu equipamento e as possibilidades do mesmo, bem como para tornar-se proficiente na maneira de agir relacionada com técnicas novas. Se êle compreender que sua mestria em tais assuntos relaciona-se diretamente com o conhecimento do meio em que deve aplicá-los, fará certamente o máximo possível para aumentar seu cabedal de conhecimento. Deve incluir nos seus esforços as leituras dos assuntos profissionais e dissertações que abranjam a oceonagrafia sob todos os aspectos, bem como suas observações pessoais. Os cientistas oceanográficos procuram seguir rumo ao mar para pesquisarem, e os oficiais de Marinha passam exatamente a maior parte do tempo onde aquêles gostariam de estar. Com um bom acervo de conhecimento sôbre os oceanos, a observação pessoal muito contribuirá para ampliar a compreensão de seus efeitos sôbre as operações navais.

Em suma

Temos observado que a oceonografia abrange muitas disciplinas científicas que incluem a pesquisa marítima. Os resultados alcançados nessas indagações, dirigidas sob o patrocínio da Marinha de Guerra com a colaboração ativa de experimentados oficiais de Marinha, têm desempenhado um papel importante no aperfeiçoamento de novos equipamentos e técnicas para a arte da guerra naval. O conhecimento do meio oceânico e de seus efeitos foram importantes para os Comandantes navais no passado, e aquela qualidade não diminuirá no futuro, muito particularmente no campo das três dimensões da guerra sob a água. A pesquisa oceanográfica tem demonstrado ser digna do interêsse do oficial de Marinha, não apenas como um observador passivo, mas também como um participante ativo do trabalho. Esteja êle num encargo do preparo da política, de planejamento técnico e administrativo, ou em comissão de embarque, cabe-lhe, no que estiver ao seu alcance, auxiliar a Marinha de Guerra a conseguir elementos informativos sôbre o ambiente oceânico, que é de necessidade vital para o progresso da nossa capacidade de ação na guerra naval.

Do "Proceedings" de maio de 1959
Tradução de *A. de A. Lima*
C.F. Reformado.

FUZILAMENTOS EM SANTA CATARINA

R. M. C. L.

A Revista "O Cruzeiro" num de seus últimos números, fêz pela brilhante pena do escritor-acadêmico Dr. Gustavo Barroso, uma página dolorosa dos episódios de 1893.

Até hoje, não foram devidamente apurados os tristes fuzilamentos ordenados pelo Coronel Moreira Cezar em Santa Catarina, eliminando sumàriamente muitos ilustres brasileiros e o que é mais: — inocentes — que a paixão política, então dominante, arrastou a êsse martírio, apesar de tais atos terem sido vergonhosamente aprovados pelo Congresso, em 1895.

Estava em jôgo o regime implantado em 1889 e jamais se averiguou, como era dever, qualquer ação subversiva dos infelizes inocentes fuzilados pelo ódio ou desprêzo pela vida humana, pelos novos republicanos, à imitação dos horrores dos atos que se seguiram à Revolução Francesa, após a tomada da Bastilha.

"Nunca no Brasil se viu tamanha monstruosidade", como bem salientou o jornalista José do Patrocínio, na *"Cidade do Rio"*, de 21 de junho de 1895!

Ficaram sepultados no esquecimento tais fatos revoltantes à consciência nacional e cristã: amedrontados, todos, pelos poderosos que implantaram a República.

Nem se diga que foram indivíduos sem posição social, os atingidos pelos que não tiveram escrúpulo de executar o que a própria Primeira Constituição de 1891 afirmava categòricamente: ficar abolida a pena de morte!

Bradam ainda nas consciências bem formadas êsses atos de intensa selvageria, diante dos nobres nomes das vítimas, a implorar até hoje, uma explicação, uma reparação, um julgamento ou inquérito, que baseasse tais fuzilamentos.

São de ontem, as narrações edificantes do Alte. Francisco de Matos; do Alte. Saldanha da Gama, assassinado em Campo Osório; e da fuga para o estrangeiro do Alte. Alexandrino de Alencar, do Alte. Oliveira Sampaio e tantos outros, depois da Revolta de 1893.

Os fuzilamentos, porém, em massa, feitos em Santa Catarina, em Anhato-mirim, até hoje em perpétuo silêncio, de-

monstram, bem de perto, a índole sanguinária dos autores agindo em nome do Govêrno, defensores de princípios que preconizavam no novo regime, e tão nefandas provas davam do procedimento democrático e livre!

Tive ocasião de ouvir horrendas narrações de uma testemunha dêsses atos inqualificáveis, o meu saudoso amigo General João de Azevedo Costa, há pouco falecido, então oficial subalterno lá, ao receber presos aquêles infelizes, sem saber que iam ser fuzilados, sem adivinhar o fim tão próximo, que teriam.

Vejo agora relembrados os fatos passados, com citações e datas naquela "Revista", merecendo serem reproduzidos aqui os seus dignos nomes, essa alta homenagem, para escárnio de uma época.

Em conseqüência da Revolução Federalista de 1892-1895, foram fuzilados nas fortalezas de Santa Cruz do Anhato-mirim e de Santo Antonio do Raton Grande, em Santa Catarina, por ordem do Governador-militar, Coronel Antonio Moreira Cesar, sem mesmo um Conselho sumário, e, dizem, não autorizado pelo Presidente da República, Marechal Floriano Vieira Peixoto, os cidadãos abaixo, ao que se sabe:

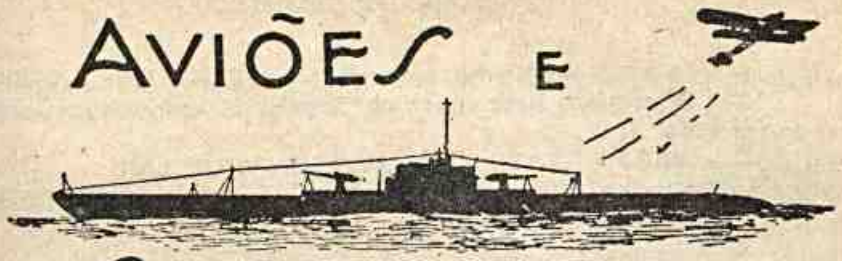
1. — Marechal Manuel de Almeida Gama Lobo d'Eça, Barão de Batovi. 2. — Cap. de-Mar-e-Guerra Frederico Guilherme de Lorena. 3. — Coronel Luiz Gomes Caldeira de Andrade. 4. — Coronel Israel de Sá Araújo. 5. — Coronel Fernandes Goulart. 6. — Tenente coronel Sérgio Tertuliano Castelo Branco. 7. — Major Dr. Alfredo de Paula Freitas. 8. — Major Elesbão Pinto da Luz. 9. — 1.º Tte. d'Armada Alvaro Augusto de Carvalho. 10. — 1.º Tte. d'Armada Arthur Alvaro de Carvalho. 11. — 1.º Tte. d'Armada Delphino de Lorena. 12. — 1.º Tte. d'Armada Augusto Camisão de Melo. 13. — Capitão Tobias Becker. 14. — Capitão Julio Cesar da Silva Lima. 15. — Capitão Romualdo Carvalho de Barros. 16. — Capitão Antonio Manuel da Silva Coelho Jr. 17. — Capitão João Evangelista Leal. 18. — Capitão José Bittencourt. 19. — Capitão Luiz Inacio Domingues. 20. — Tenente Braziliano Alves do Nascicimento. 21. — Tenente Manuel Constancio. 22. — Alferes João Machado Lemos. 23. — Alferes Emigdio Teixeira Teles de Azevedo. 24. — Alferes José Gomes da Silva Fraga. 25. — Alferes Olímpio Saturnino Alves. 26. — Aspte. Pedro de Lorena. 27. — Aspte. Alvaro da Mota. 28. — Cadete Aquiles Constantino. 29. — Cadete Domingos L. Vieira de Souza. 30. — Cadete Higino Schutel. 31. — Cadete José Beker. 32. — Cadete Manuel Teles.

33. — Cadete Raul José de Souza. 34. — Dr. José Amado Coutinho Barata. 35. — Dr. Alfredo da Gama d'Eça. 36. — Dr. Carlos Guimarães Passos. 37. — Dr. Francisco Antonio Vieira Caldas. 38. — Dr. Joaquim Vicente Lopes de Oliveira. 39. — Civil Caetano Nicolau de Moura. 40 — Civil Miguel Cascais. 41. — Civil Agostinho Picapau. 42. — Civil Francisco Inácio de Melo. 43. — Civil Miguel Cercal. 44. — Edmond Buette. 45. — Charles Müller. 46. — Etienne. 47. — Cap. Cesário dos Anjos Garcia. 48. — Tte. Brasileiro. 49. — Alfs. Higino de.....

Tais foram os heróis sacrificados, sem julgamento, pela vilania dominante, mas, fiéis a uma idéia!

Paz às suas almas!

Nota: A relação dos nomes acima consta dos arquivos da família Boiteux.



SUMÁRIO: *Submarinos Atômicos, Aviões e Mísseis da Marinha Norte-Americana. — Guerra Anti-submarino. — Baixa solene dos Submarinos "Tupi", "Timbira" e "Tamoio" — Disco Voador Britânico. — Notas Diversas.*

SUBMARINOS ATÔMICOS, AVIÕES E MÍSSEIS DA MARINHA NORTE-AMERICANA

Do excelente trabalho que na "Revue Maritime" francesa publica, em números consecutivos, Jean Labayle-Couhat, apresentando o balanço das principais Fôrças Navais do mundo durante o ano precedente, extraímos aqui os dados adequados a esta seção, aparecidos no artigo "Marinhas 1958" do número de maio último.

SUBMARINOS

A frota de submarinos clássicos está formada por 117 unidades assim classificados:

— 6 *Fast Attack* da classe TANG entrados em serviço em 1952 (1 670 t; 20/17 nós).

— 1 *Submarino muito rápido*, o AGSS ALBACORE (1 218 t; 15/25 nós).

— 1 *Submarino de ataque rápido*, o SS 576 DARTER, de 1957.

— 2 *Submarinos radar* SSR entrados em serviço em 1956-57 (2 000 t; 20/15 nós).

— 10 *submarinos antigos, transformados em SSR.*

— 2 *Submarinos de caça SSK*, entrados em serviço em 1952-23 (765 t; 13/10 uós. (*)

(*) Uma terceira unidade dêste tipo, o BONITA, foi retirado do serviço.

— 6 *Submarinos antigos transformados em SSK* (classe ANGER).

— 2 *Submarinos lança-engenhos "Regulus 2"*, entrados em serviço em 1958.

— o SSG 574 GRAYBACK e o SSG 577 GROWLER.

— 2 *Submarinos antigos transformados em SSG*: o SSG TUNNY e o SSG BARBERO.

— 48 *Submarinos modernizados* (classe GUPPY).

— 19 *Submarinos não completamente modernizados* (com schnorchel).

— 13 *Submarinos não modernizados.*

— 1 *Submarino transformado em petroleiro*, o GUAVINA.

— 2 *Submarinos transformados em transportes de tropas APSS*, o PERCHE e o SEA LION.

— 2 *Submarinos auxiliares AGSS*, o GRUPER e o BAYA.

Acham-se em construção o SS 580 BARBEL, o SS 581 BLUEBACK e o SS 582 MONEFISH. O primeiro, comisionado em 17 de janeiro último, está em provas.

Dediquemos algumas palavras às unidades mais recentes:

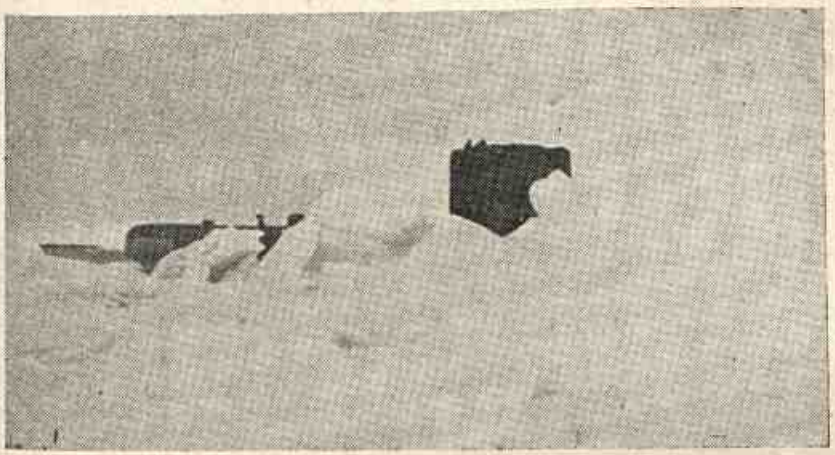
O DARTER entrou em serviço em 1957, desloca 1 620 t em superfície, 2 100 t submerso. Mede 81,7 m de comprimento, 8,25 m de bôca e 5,80 m de calado. Seu aparelho propulsor, de tipo diesel-elétrico, compreende três motores Fairbanks-Morse. Sua fôrça é de 2 000 CV em cada eixo. A velocidade atingida é de 20 nós, tanto em imersão como emerso. Guarnição, 85 homens e armamento: 8 TLT/533, dos quais, 6 à vante. No DARTER foram especialmente estudados a habitabilidade e o silêncio.

Os três submarinos da classe BARBEL caracterizam-se pelo casco em forma de peixe ou, melhor ainda, de dirigível semi-rígido, derivado do submarino experimental ALBACORA. Deslocamento, 2 630 t submerso; dimensões, 66,75 m x 8,85 m; propulsão, diesel-elétrico (três Fairbanks-Morse); hélice, uma só de grandes dimensões; velocidade, 15 nós em superfície e 25 nós em imersão.

O GRAYBACK, entrado em serviço em 7 de março de 1958, é um dos maiores submarinos dos EE.UU. Teve batida a quilha em 1-7-54, e foi lançado ao mar em 2-7-57. Desloca 3 600 t submerso e mede 98,15 x 9,15 m. É impulsionado por três diesel-elétricos Fairbanks-Morse, desenvolvendo uma velocidade de, aproximadamente, 16 nós em superfície e 12 submerso. Leva uma guarnição de 95 homens. Pode pôr em ação dois aviões de bombardeio sem pilôto, tipo "Regulus 2", cujo alcance é de 1 500 km. Os engenhos são acomodados em dois angares querenados situados na parte superior à vante. A rampa de lançamento, orientável em círculo e em elevação, acha-se situada entre o hangar e a tôrre de comando.

O GROWLER, entrado em serviço em 30 de agôsto último, (batida a quilha em 1955 e lançado em 6 de abril de 1958) possui insta-

lações idênticas; é, porém, algo menor (3 460 t submerso e com dimensões de 96,70 m x 8,25 m).



Submarino atômico SKATE numa das suas saídas à superfície varando os gelos na sua viagem Atlântico-Pacífico, sob a calota polar

Submarinos atômicos

Seis são os submarinos a propulsão atômica já em serviço e 27 os em construção ou encomendados. Dividem-se em quatro categorias: *de ataque;* (SSN); *radar* (SSRN); lançadores de "*Regulus* 1 e 2" (SSGN); *lançadores de projéteis balísticos "Polaris"* (SSB.N).

Submarinos de ataque (os marcados (*) estão em serviço)

Nomes	Siglas	Tonelagem	Programa	Lançamento	Em serviço
Nautillus *	SSN 571	3 180 t	1952	21-1-54	2-54
Sea Wolf *	SSN 575	3 260 t	1953	21-7-55	9-56
Skate *	SSN 578	2 310 t	1955	18-5-57	23-12-57
Swordfish *	SSN 579	2 310 t	1955	27-8-57	15-9-58
Sargo *	SSN 583	2 310 t	1956	10-10-57	1-10-58
Sea Dragon *	SSN 584	2 310 t	1956	16-8-58	1-59
Skipjack	SSN 585	2 850 t	1956	26-5-58	4-59
Scamp	SSN 588	2 850 t	1957		
Scorpion	SSN 589	2 850 t	1957	8-59	7-60
Sculpin	SSN 590	2 850 t	1957	12-59	12-60
Shark	SSN 591	2 850 t	1957	10-59	10-60
Snook	SSN 592	2 850 t	1957	3-60	1-61
Thresher	SSN 593	2 850 t	1957		
Tullibee	SSN 597	2 490 t	1958		
N	SSN 603	2 850 t	1959		
N	SSN 604	2 850 t	1959		
N	SSN 605	2 850 t	1959		
Tinosa	SSN 606	2 850 t	1959		

Em continuação damos as características dos diferentes tipos:

Características		Nautilus	Seawolf	Skate	Skipjack	Tullibee
Tipo do Casco		clássico	clássico	clássico	Albacora	Albacora
Deslocamento	Emerso	3 180 t	3 260 t	2 310 t	2 850 t	2 490 t
	Submerso	3 500 t	3 600 t	2 450 t	3 500 t	?
Comprimento		97,5 m	100,5 m	81,4 m	76,8 m	78,6 m
Bôca		8,5 m	8,5 m	7,6 m	9,4 m	7,3 m
Pontal		6,7 m	6,7 m	6 m		
Hélices		2	2	2	1	1
Velocidade	Emerso	20 nós	20 nós	20 nós	15 nós	
	Submerso	23 nós	20 nós	20 nós	25 nós	
Armamento		6 TLT/533	TLT/533	TLT/533	TLT/533	TLT/533
Guarnição		98 h.	98 h.	95 h.	90 h.	

Lembremos que em agôsto de 1958 o NAUTILUS realizou uma façanha que marcará data na história marítima, quando, partindo do Pacífico para chegar ao Atlântico, passou sob o Polo. Esta proeza tem sido reeditada pelo STAKE que por duas vêzes atravessou a linha polar sob a calota gelada deslocando-se em direção inversa à da do NAUTILUS, atingindo o Polo nos dias 11 e 17 de agôsto e emergindo nove vêzes durante a sua passagem sob os gelos. Além dos seus aspectos desportivo, espetacular e político, o que mais impressiona nesta dupla façanha é, em primeiro lugar, a possibilidade de navegar com precisão em imersão e nas proximidades dos polos. A navegação por inércia, de tão consideráveis conseqüências para as marinhas de guerra, controlada pela U. S. Navy permite, independentemente de ventos e correntes, conhecer com exatidão a posição do navio, a menos de meia milha, em qualquer circunstância. É de se notar, também, o aperfeiçoamento da regeneração do ar dos submarinos em circuito fechado, mercê à propulsão atômica, que permite para o futuro extensas navegações em imersão profunda, sem necessidade de recorrer ao *schnorchel*. Enfim, o feito do SKATE veio demonstrar que um submarino pode emergir por entre a calota glacial do Polo Norte; e não é necessário dizer-se quanto uma tal possibilidade oferece de interêsse no ponto de vista militar, principalmente no caso dos submarinos lançadores de engenhos balísticos. Pelo seu turno o SEA WOLF bateu todos os recordes de navegação sob as águas: 60 dias, durante

os quais percorreu 13 700 milhas náuticas. Nesta unidade tornou-se necessário reduzir de 20% a potência do reator. Construído pela G. E., utiliza êle o sódio fundido como fluido transmissor do calor. As experiências não foram, porém, satisfatórias, pois o sódio, atacando especialmente as tubulações de superaquecimento, forçou ao seu isolamento, com a conseqüente perda de potência. Foi decidido desembarcar o reator e substituí-lo por um do tipo NAUTILUS; operação, esta, que está em andamento.

Submarinos Radar

Só foi programado um: o SSR N. 586 TRITON, lançado em 19 de agôsto último. É o mais comprido e volumoso submarino até hoje construído, e será, essencialmente, uma estação de radar móvel. Deslocará 5 850 toneladas em superfície e mais de 7 700 mergulhado. Medirá 136,25 m x 11,30 m. Impulsionado por dois reatores, será o primeiro submarino a possuir três pontes. Existirá a bordo uma estação de informações de grandes proporções, provida dos mais modernos aparelhos. A guarnição do TRITON compor-se-á de 148 homens. Anuncia-se que a sua velocidade em superfície poderá atingir os 30 nós, e os 20, submerso. É, porém, bom fazermos notar que a construção dêste submarino levantou numerosas críticas, não só da imprensa técnica, como da informativa de grande circulação. É julgado grande demais, excessivamente oneroso e não se lhe acha uma perfeita razão de ser. O TRITON custará 55 bilhões de francos. (*)

Submarinos lançadores de "Regulus" 1 e 2

São cinco êstes submarinos, cujas características se descriminam em continuação:

Nome	Sigla	Tonelagem	Programa	Em serviço
Halibut	SSG. N 587	4 000	1956	Fim de 1959
Permit	SSG. N 594	3 500	1958	
Pollack	SSG. N 595	3 500	1958	
Plunger	SSG. N 596	3 500	1958	
N	SSG. N 607	3 500	1959	

O HALIBUT teve a sua quilha batida a 11 de abril de 1957, e a sua entrada em serviço está prevista para o ano em curso. Deslocará 4 000 toneladas em superfície e 5 000 t submerso. Seu comprimento será de 106,7 m e sua bôca de 8,90 m. Propulsionado por duas hélices, o seu rendimento, sôbre ou sob a água, não foi revelado. Poderá pôr em ação 4 mísseis superfície-superfície, em princípio do tipo *Regulus* 2 que serão acomodados num hangar à vante do navio. Se levarmos

(*) Quase 300 milhões de cruzeiros.

em conta que a produção dos *Regulus* 2 está suspensa, não parece certo que tal tipo de engenho seja utilizado pelo HALIBUT; salvo se já existir importante estocagem dêles. Caso contrário, êste submarino poderia ser equipado com *Regulus* 1 (500 km de alcance). Idêntico problema se apresenta aos outros 4 SSG.N (*). Serão êstes ligeiramente menores que o HALIBUT. James C. Fahey, na última edição de seu "Ships and aircraft of the US Fleet", atribui-lhes as características seguintes: deslocamento, 3 500 t na superfície e aproximadamente 4 000 t submersos; dimensões, 109,70 m x 10 m; um reator e 1 hélice; grande velocidade em imersão. Devem também transportar 4 mísseis que serão acomodados, 2 à vante e 1 a cada lado da ponte de comando. A rampa de lançamento estará situada entre os hangares à vante e os laterais. Fala-se em que êstes submarinos serão transformados em SSN; se bem que nada de oficial se tenha publicado ao respeito. Em tal caso serão menos volumosos do que o que foi previsto.

SUBMARINOS LANÇADORES DE "POLARIS"

Nomes	Siglas	Tonelagem	Programa	Lançamento	Serviço	Preço em francos
G. Washington	SSBN 598	5 600	1958	8-59	1960	
Patrick Henry	SSBN 599	5 600	1958			
T. Roosevelt	SSBN 600	5 600	1958			
Robert E. Lee	SSBN 601	5 600	1959			
Abraham Lincoln	SSBN 602	5 600	1959			
N	SSBN 608	6 000	1959			50 bilhões
N	SSBN 609	6 000	1959			50 bilhões
N	SSBN 610	6 000	1959			50 bilhões
N	SSBN 611	6 000	1959			50 bilhões

Os 5 submarinos desta classe, de 5 600 t, estão em construção e, entre êles, o G. WASHINGTON deverá entrar em serviço em 1961. Seu casco será tipo ALBACORA, com dimensões de 115,80 x 10 m. A propulsão ser-lhe-á dada por um reator SW5 muito potente, movimentando uma hélice única de grande tamanho que fornecerá uma velocidade, em imersão, prevista superior a 25 nós. Transportam 16 IRBM "Polaris", acomodados verticalmente no interior do grosso casco. Os "Polaris" serão lançados em imersão, por meio de um dispositivo pneumático. A ignição do projetil produzir-se-á automàticamente, logo após êle atingir certa altura (30 m) sôbre a superfície da água. Segundo informações de imprensa, os "Polaris" que serão embarcados nestas unidades terão um alcance de 800 milhas náuticas aproxima-

(*) Os 4 PERMIT serão, segundo as últimas informações transformados em submarinos de ataque SSN.

damente (1 500 km), com uma carga nuclear na sua ogiva, da ordem de um milhão de toneladas de TNT. As verbas relativas a êstes navios, que haviam sido congeladas pelo Secretário de Estado da Defesa, foram recentemente liberadas, e a construção do SSBN 602 foi confiada à "Electric Boat" de Groton, Connecticut. Êstes submarinos serão um pouco mais compridos (121,90 m) que os G. WASHINGTON e resultarão por um preço de mais ou menos 105 milhões de dólares, seja mais de 50 bilhões de francos atuais. Segundo a imprensa marítima norte-americana poderiam, estas unidades, embarcar maior número de engenhos.

Submarino clássico ALBACORA AGSS 569

Como é natural e era de esperar, êste tipo de navio tem-se constituido — e não só nos Estados Unidos — num verdadeiro engôdo, como já aconteceu com o torpedeiro nos tempos da "Jeune École". A Marinha norte-americana está a sofrer uma forte pressão da parte dos jornais e do Congresso. Êste, refletindo a opinião pública, a incita a construir mais submarinos lançadores de "Polaris" e o faz tanto mais insistemente quanto que aquela sente vagamente que os Estados Unidos ficaram para trás dos russos no domínio dos projéteis terrestres intercontinentais. Tem essa opinião pública a sensação de que suas bases de lançamento de engenhos são vulneráveis diante de um ataque de surprêsa ou de ações de represália. O submarino, pelo contrário, pode dissimular-se e, por isso mesmo, escapar à destruição inicial. Constituiu-se assim no instrumento ideal, dificilmente detectável, dêsse *contra-ataque apavorante*, o único que pode trazer à razão o agressor. Sob esta pressão, a Marinha poderia sentir-se empur-

rada à encomenda de outros SSBN, bem que seja sobejamente sabido, através das mais autorizadas figuras navais, que ela se mostra receiosa neste particular. Receia que, gastando-se excessivmente nestes submarinos, venham a ser decurados os elementos convencionais, e, especialmente, os porta-aviões, que continuam a ser, até nova ordem, os navios mais úteis na eventualidade de conflitos localizados; conflitos, êsses os mais prováveis, desde que o *equilíbrio do terror* tende a fixar-se entre os dois grande blocos rivais. O Almirante Arleigh Burke, acaso não tem insistido sôbre o que êle qualifica de "limitações" do submarino equipado com "Polaris"? Êste engenho, tem êle declarado, "só serve para as destruições maciças. Só rende se transportar cargas úteis extremamente potentes, e torna-se muito necessário conhecer bem o objetivo que se pretende atingir para situar-se em posição correta ao seu respeito. Ainda que êsse submarino seja muito útil numa guerra nuclear generalizada — e mesmo nela também tem suas limitações — é êle, o espantalho que impedirá uma guerra dessa espécie. Em qualquer outra situação, êle de nada servirá".

Os SSBN possuem duas guarnições para se revezar no embarque. De fato, êstes submarinos não serão imobilizados além do tempo estritamente necessário para o revezamento dos tripulantes, aprovisionar-se de víveres e, eventualmente, recompletar a carga de "Polaris". Preocupa-se a Marinha com a seleção das guarnições. Uma comissão especial foi constituída com êsse objetivo e ela selecionará os marinheiros conhecidos pelas suas aptidões técnicas e equilíbrio fisiológico. Uma centena de oficiais e marinheiros já foram escolhidos e realizarão estágios nas oficinas dos construtores dos SSBN.

Diversos

Digamos, para terminar, que a Marinha acaba de resolver a transformação do navio reabastecedor de submarinos, AS 19 PROTEUS (9 734 t — 78 000 t a plena carga — 15 nós) com a finalidade de adaptá-lo às necessidades da futura flotilha dos G. WASHINGTON.

AVIAÇÃO NAVAL DOS EE.UU.

Na Europa tem-se freqüentemente a tendência de, quando se fala em aviação militar norte-americana, só pensar na "Air Force" o no "Strategic Air Command". Isto acontece porque a miude se ignora que a "US Navy" possui uma aviação com vários milhares de aparelhos e que ela é capaz igualmente de participar no ataque atômico. Sem dúvida que a sua capacidade ofensiva não é tão forte como a da S.A.C., porém possui sôbre ela uma nítida vantagem no que diz respeito à flexibilidade e segurança de emprêgo: as suas bases, situadas nos grandes porta-aviões, podem deslocar-se 1 200 quilômetros em 24 horas e são positivamente menos vulneráveis que uma base fixa.

A sua importância exprime-se nos dados que seguem: Número de aparelhos de 1958, 10 533; em 1959, 9 300; em 1960, 9 200. A percentagem de aviões a reação nesses totais é: em 1958, 42%; em 1959, 44%; em 1960, 47%. Entre os 9 200 aviões para 1960, aproximadamente 40% será de aparelhos de combate; 20% de treino, e todos estão distribuídos entre aviação embarcada, aviação com base em terra e aviação dos "Marine Corps". Em 1.º de julho de 1960, a Aviação embarcada se distribuirá entre 18 *Carrier Air Groups* e 22 grupos anti-submarinos. Existirão 42 esquadrilhas com base em terra e a aviação dos "Marines Corps" estará distribuída em 3 "Air Wings". De todos êstes aparelhos, o 75% dos aviões embarcados é de caça (VF) ou de ataque (VA). Durante o período orçamentário 1-7-59/30-6-60 a US Navy adquirirá 670 novos aviões; número que o Almirante Burke estima absolutamente insuficiente.

Eis os principais tipos de aviões, os mais modernos, da Marinha norte-americana:

CAÇA (VF)

F 8 U 3 "Crusador"
F 4 H 1
F 4 D 1 "Skiray" (Marine Corps)
F 8 U 1 "Crusador" (Marine Corps)
F J "Fury"
F 7 U "Cutlass"
F 3 H "Demon"
F 9 F "Panther"
F 11 F "Tiger"
F 5 D "Sky Lancer"

ASSALTO (VA)

A 4 D "Sky Hawk"
A 3 D "Skywarrior"

PATRULHA (VP)

P 2 V "Neptune" (variantes diversas)

A S M (VS)

S 2 F "Tracker"
A F "Cuardian"

HIDROAVIÕES

P 6 M "Sea Master"
P 5 M "Martin"

HELICÓPTEROS ASM

H S S 1 "Sikorski"
H L S "Bell"

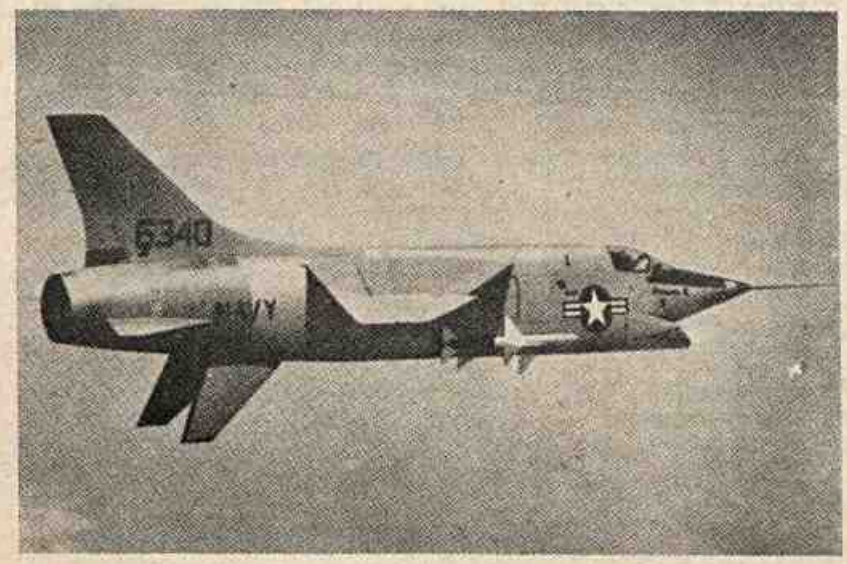
Quanto a hidroaviões, a Marinha reduziu a encomenda dos quadri-reatores "Sea Master" a uma flotilha de 14 aparelhos. 2 navios-ten-

Caça supersônico para grande distância armado de projéteis ar-ar

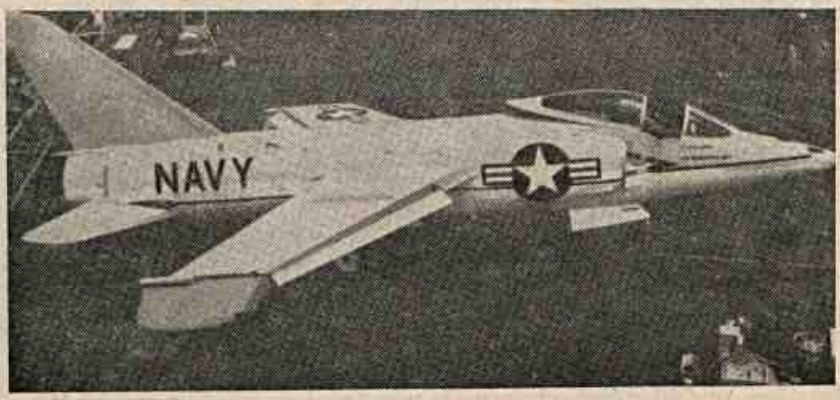
der de hidroaviões, o CURRITUCK e o ALBEMARLE, foram, ou estão sendo, aparelhados para servirem de bases flutuantes aos "Sea Master".

O Caçula dos aviões de assalto

Nos domínios da aviação embarcada de assalto de grande raio de ação, está a Marinha estudando um novo tipo de aparêlho: o A 3 J



Caça da Marinha F8 U3 armado com projéteis ar-superfície "Sparrow III"



Caça F 11 F "Tiger" na ponte do FORRESTAL

"Vigilante". Êste avião de desenho original, pesará mais de 32 toneladas, na partida, e 15, ao mínimo, no regresso. A sua velocidade a grande altura será de, mais ou menos, Mach 2,2; ao nível do mar, supersônica, e, no pouso, não ultrapassará em nada a habitual atualmente admitida para os aviões de caça embarcados. A asa do avião é fortemente revirada para trás, visto estar a parte anterior da fuselagem destinada à acomodação do pilôto e do navegador bombardeador, situados um atrás do outro. O aparelho estará munido de dois reatores prêsos à fuselagem sob as asas. O A3J será capaz de carregar todos os tipos de armamento utilizados na Marinha norte-americana, quer seja no paiol, quem em "pods". Isto é, poderá êle ser empregado não só como bombardeiro de grande altura, portador ou não de bombas atômicas, como também para avião de ataque em qualquer tempo a baixa altura e armado de engenhos ar-superfície. O "Corvus", destinado a êste aparêlho, está sendo aperfeiçoado. Um processo especial de despejo das bombas permitirá realizar os bombardeios a velocidade supersônica. As bombas deslizarão por uma espécie de túnel antes de serem expelidas por um orifício que abre para trás.

ENGENHOS, ARMAS E EQUIPAMENTOS NOVOS

Projéteis diversos

Foram os Estados Unidos os primeiros a armar seus caças com foguetes, guiados ou não, para combater os bombardeiros inimigos. Começaram pelos foguetes de 2,7 a 6 polegadas não guiados e estabilizados por aselhas Geralmente lançavam-se por salvas. Vieram depois os primeiros dirigidos:

— Os "Falcon" e "Sparrow", empregados pela USAF a bordo dos F7J *Cutlas* e no F3H *Demon*, da aviação embarcada. O primeiro, com dispositivo radar de auto-direção semi-ativa, em quanto que o segundo, dispondo de um sistema de guia por feixe de radar para a primeira fase do vôo usava, para a perseguição ao alvo, de um radar auto-direção semi-ativo. Foram construídos aos milhares, a partir de 1955.

— O "Sidewinder". Pouco depois, a Marinha norte-americana conseguira um foguete muito menos custoso (tudo é relativo: 5 000 dólares) e menos complicado: o "Sidewinder", foguete forte e extremamente simples — o formam apenas uma dúzia de peças — autodirigido para o seu objetivo por dispositivo a infra-vermelho, cujo grau de eficiência a grande altura atinge 3,5 km aproximadamente. Fabricou-se em grande número e está equipando os caças F9F *Cugar* e os F 11 F *Tiger*.

— O "Sparrow III". Mais recentemente, a "Navy" estudou um engenho ainda mais aperfeiçoado. Trata-se do "Sparrow III", equipado com um sistema de radar de autodireção ativa, do qual afirma-se poder

perseguir seu objetivo com qualquer tempo e apesar das manobras de esquiva do avião inimigo; no que supera os seus predecessores, tipo "Sidewinder", até um certo modo imprecisos com céu de forte nebulosidade. O fato de o "Sparrow III", devido ao seu pêso, não ser utilizável pelos caças, faz com que a fabricação dos "Sidewinder" não tenha sofrido interrupção.

CARACTERISTICAS DOS "SIDEWINDER" E DOS "SPARROW III"

	"Sidewinder"	"Sparrow" III
Construtor	Philco Corps G. Electric.	Raytheon
Propulsor	Foguete de pólvora	Foguete de pólvora
Auto-guidagem	Auto-direção Infra-Vermelho	Auto-Direção semi ativa
Comprimento-diâmetro	2,90 m	3,65 m-0,20m
Pêso no lançamento	70,5 kg	152 kg
Velocidade	Mach 2,5	Mach 3
Alcance	6-10 km	10 km

— O "Eagle". A US Navy está, aliás, estudando um projétil ar-ar para grande distância, armado de ogiva atômica e com sistema autônomo de direção. Chama-se "Eagle" e poderá ser lançado contra o alvo sem dêle se aproximar a menos de 80 quilômetros. Poderá ser lançado de um avião de patrulha — o velho *Grumman A 2 F*, por exemplo. Êste aparêlho patrulhará na frente de uma *Task Force*. Quando um bombardeiro inimigo é detectado, o pilôto dirige-se na direção dêle e quando se acha à distância entre 160 e 80 quilômetros, lança o "Eagle" que pelo seu próprio sistema de auto-direção lançar-se-á sôbre o alvo.

Ar-Superfície

— "Bullpop" é um engenho de 3,4 m de comprimento por 0,30 de diâmetro. A sua direção depois de lançado é feita pelo pilôto do avião. Propulsionado por um foguete a pólvora, o "Bullpop", de estrutura muito simples, permitiria lançamentos muito precisos. Não requer verificação de peças antes do seu emprêgo; quando sai da fábrica já vem pronto para ser utilizado. Compõe-se de três elementos: a ogiva, que contém os dispostivos de guia; a parte central na qual vai a carga explosiva; e a parte posterior onde se acha alojado o foguete propulsor. Êsses três elementos podem ser estocados separadamente. Cinco minutos bastam para juntá-los e suspender o projétil sob o avião. Os caças bombardeiros da US Navy e dos Marine Corps estão sendo dotados progressivamente desta arma. O "Bullpup" pesa mais ou menos 230 kg e pode receber uma carga de 115 kg de explosivo. Sua velocidade é de Mach 1,8 e seu alcance, com visibilidade boa, é de 8 km.

— O "Corvus" deve apresentar características superiores. Destina-se ao novo bombordeiro supersônico North American A 3 J *Vigilante*. Ainda não foram fornecidos detalhes dêste projétil que também é impulsionado por foguete a pólvora.

CARACTERISTICAS DOS AVIOES DE ATAQUE EMBARCADOS

Tipos	Skyraider A D	Skywarrior A 3 D	Skyhawk A 4 D
Construtor	Douglas	Douglas	Douglas
Estrutura	Monoplano asa baixa revirável para cima	Monoplano 3 lugares, asa alta em seta 36°	Monoplano asa baixa em delta 40° não recolhível
Envergadura	15,47 m	22,11 m	8,38 m
" asa recolhida	7,32 m	14,70 m	
Comprimento	11,89 m	22,40 m	11,91 m
Altura	4,75 m	6,94 m	4,62 m
T aterrissagem	Triciclo escamoteável	Triciclo escamoteável	Triciclo escamoteável
Motor	1 Wright R3350 26 WA	2 turboreatores Pratt e Whitney J57-P10 de 4 400 kg de impulso	1 turbo reator Curtiss Wright J65-W4 de 3 500 kg de impulso
Pêso máximo	11 300 kg	33 200 kg	7 000 kg
Pêso normal	8 600 kg	31 800 kg	6 500 kg
Pêso mínimo	4 800 kg	17 000 kg	3 800 kg
Velocidade max.	580 k/h	1000 km/h	1 095 km/h
Teto	+ de 7 500 m	+ de 13 700 m	
R. ação tático		1 800 k m	900 km
Armamento	2 canhões de 20. 12 foguetes HVAR de 127. 2 foguetes Tiny Tim de 305 ou de 2 000 a 2 500 kg de bombas.	2 canhões de 20 na tôrre posterior. O paiol para bombas de 4,57 m de comprimento pode receber as maiores bombas inclusive as A ou H, minas ou torpedos.	2 canhões de 20. Engenhos Sidewinder, foguetes Mighty Mouse ou Zuni ou foguetes HVAR., ou bombas A ou engenhos ar-superfície Bullpup.

Superfície-ar

— Devemos classificar êstes engenhos em três categorias:

engenhos para defesa imediata, destinados a substituir a artilharia de 40 e 76;

engenhos para defesa próxima (alcance de 15 a 30 km), chamados a suceder — com alcance e teto superiores — a artilharia pesada anti-aérea (127 e 152). Arma essencialmente autodefensiva para na-

CARACTERISTICAS DOS AVIÕES DE CAÇA EMBARCADOS (I)

Tipo	Cutlass F7U1	F4 H1	Syray FHDI	Fury FJ4	Crusador F8U1
Construtor	Chance Vought	Mac Donnell Caça qualquer tempo	Douglas	North American	Chance Vought Caça qualquer tempo
Estrutura	Monoplano asa em seta recolhível	Monoplano dois lug. asa em seta (45º) recolhível	Monoplano asa delta média recolhível (as extremidades)	Monoplano asa seta (35º)	Monoplano asa alta em seta recolhível
Envergadura	12,10 m	11,7 m	10,21 m	11,92 m	10,87 m
Enver. asa recolh.				8,38 m	6,86 m
Comprimento	13,50 m	17 m	13,43 m	11,45 m	16,53 m
Altura	4,45 m		3,96 m	3,86 m	4,80 m
Trem aterrissagem	Triciclo escamoteável	Triciclo escamoteável	Triciclo escamoteável	Triciclo escamoteável	Triciclo escamoteável
Motor	2 turboreatores Westinghouse 2 700 kg de impulso	2 turboreatores G. Electric J79 13 600 kg impulso total	1 turboreator Pratt e Whitney J57P2 de 4 700 kg de impulso (6 300 com poscombust)	1 turboreator Wright J65W4 de 3 540 kg de impulso	1 turboreator Pratt e Whitney J57P4A de 7 257 kg de impulso com poscombustão
Pêso máximo	14 000 kg	18 000 kg	11 350 kg	8 600 kg	
Pêso normal					12 250 kg
Pêso mínimo	8 200 kg				
Velocidade máxima	± 1 150 km/h	Mach 2	1 100 km/h	1 100 km/h Mach 1 em mergulho	1 600 km/h
Velocidade cruzeiro	900 km/h				
Teto	12 000 m		16 000 m	15 500 m	
Raio ação tático		1 600		1 800 km	
Autonomia					2 horas
Armamento	4 canhões de 20 foguetes Mighty-Mouse ou 4 engenhos Sparrow III ou 1 bomba A tática	4 canhões de 20. 4 engenhos Sidewinder ou 4 engenhos Sparrow III ou bombas A táticas	4 canhões de 20, foguetes Mighty Mouse ou 4 Sidewinder ou 2 Sidewinder e 2 bombas de 900 kg	4 canhões de 20, foguetes Mighty Mouse ou 4 Sidewinder e 2 bombas de 225 a 450 kg ou 6 Bullpup ar-solo	4 canhões de 20, 32 foguetes Mighty Mouse 2 ou 4 Sidewinder ou Sparrow III nos F8U3 F8U3

CARACTERISTICAS DOS AVIOES DE CAÇA EMBARCADOS (Continuação)

Tipo	Demon F3 H	Panther F9F5	Tiger F11F	Cougar F9 F8
Construtor	Mac Donnell Caça qualquer tempo	Grumman	Grumman	Grumman
Estrutura	Monoplano asa em seta (44°) recolhível	Monoplano asa baixa recolhível para cima	Monoplano asa em seta (30°) recolhível	Monoplano asa baixa em seta (35°)
Envergadura	10,70 m	11,58 m	9,65 m	10,52 m
Enver. asa recolh.				
Comprimento	17,90 m	12,80 m	12,44 m	12,68 m
Altura	4,45 m	4,87 m	3,88 m	3,73 m
Trem aterrisagem	Triciclo escamoteável	Triciclo escamoteável	Triciclo escamoteável	Triciclo escamoteável
Motor	1 turboreator Allison J71 A2 de 7 000 kg de impulso	1 turboreator J48 P6A Pratt e Whitney 2 800 kg de impulso ou Allison J33	1 turboreator J65 Wright 4 700 kg de impulso com poscomb.	1 turboreator Pratt e Whitney J 4 8 P8 de 3 300 kg de impulso
Pêso máximo		8 400 kg		
Pêso normal		7 400 kg	6 290 kg	9 000 kg
Pêso mínimo		3 900 kg		
Velociadde máxima	1 000 km/h	1 000 km/h	Mach 1,8	1 140 km/h
Velocidade cruzeiro	900 km			
Teto	13 500 m			15 000 m
Raio ação tático		900 km/h		
Autonomia	2 horas			
Armamento	4 canhões de 20. Diversas combinações de foguetes entre êles 4 Sidewinder ou de bombas inclusive A.	4 canhões de 20. 2 bombas de 450 kg ou 6 misseis 127 HVAR	4 canhões de 20: Misseis Sidewinder ar-ar ou ar superfície	4 canhões de 20. 6 misseis de 127HVAR ou 2 foguetes de 19 Mighty Mouse ou 4 Sidewinder

CARACTERISTICAS DOS AVIOES DE PATRULHA E ANTI-SUBMARINOS

Tipo	Neptune P2 V1 a V7	Martin P 5 M	Seamaster P 6 M	Tracker S2 F1 e 2	Guardian AF--2S e 2W
Construtor	Lockheed	Martin	Martin	Grumman	Grumman
Estrutura	Monoplano vários lugares Asa média	Hidroav, monoplano vários lug. asa alta	Hidroav monoplano vários lug. asa alta seta 40°	Monoplano vários lugares asa alta recolhível	Monoplano 3 lugares Asa média recolhível para trás
Envergadura	30,88m (29,76 sem os tanques das asas), 31,50m no P2 V7	36 m	30,50 m	21,23 m	18,50 m
Asa recolhida				8,32 m	
Comprimento	27,90 m	30,20 m	40,84 m	12,88 m	13,20 m
Altura	8,94 m	10,00 m	9,45 m	4,96 m	4,93 m
Trem aterrissagem	Triciclo escam.				
Motores	2 Wright R3350 32 W + 2 turboreatores Westinghouse J 34 WE 36. 3250 CV por motor + 1550 kg de impulso por reator	2 motores Wrigth R 3 350 32 W de 3 400 CV cada um	4 turbo-reatores Pratt e Whitney J 75	2 motores Wright Cyclone R 1 820 de 1 525 CV cada um	1 motor Pratt e Whitney R 2800 48 W de 2 400 CV
Pêso máximo	34 300 kg	33 200 kg	72 500 kg	11 200 kg	
Pêso normal	P2 V7 32 600 kg			9 000 kg	11 300 kg
Pêso mínimo	20 000 kg	21 300 kg			6 600 kg
Velocidade máxima	483 km/h	487 km/h	960 km/h		500 km/h
Velocidade cruzeiro	290 km/h e 360 km/h com turboreator	250 km/h		240 km/h	300 km/h
Teto	± 9 000 m		+ 12 000 m		
Raio ação tático	± 3 000 km	± 2 400 km	± 2 400 km	± 900 km	± 1 200 km
Autonomia				5 horas	
Armamento	4 canhões de 20 em 2 tôrres o paiol de bombas pode receber 3 630 kg de bombas 16 de 227 kg ou 8 de 450 kg ou 4 de 90 ou 2 torpedos de 980 kg ou 900 kg de minas ou 12 granadas ASM MAD boias sonoras 16 foguetes de 127 sob as asas.	2 canhões de 20 em tôrre à ré, 8 HVAR. O paiol de bombas pode foguetes de 127 receber diversas cargas de bombas minas torpedos ou granadas anti-submarino	2 canhões de 20 em tôrre à ré, o paiól de bombas pode receber diversas cargas de bombas minas torpedos ou granadas anti-submarino Só 14 construídos.	6 foguetes de 127 HVAR sob as asas granadas ASM inclusive granadas atômicas torpedos ASM MK 43	2 canhões de 20, 2 torpedos ASM ou bombas ou granadas ASM inclusive granadas atômicas. Concebido para operar em dupla com a sua versão AF 2 W de busca e detecção. Produção interrompida em 1962.

vios, poderia, em certos casos, participar na proteção contra aviões de uma fôrça naval;

engenhos de defesa anti-aérea distante que podem alcançar um bombardeiro inimigo a várias dezenas de quilômetros. São as armas do futuro, porque os engenhos ar-superfície tendem constantemente a aumentar as distâncias do ataque pelos bombardeiros inimigos.

DAA imediata.

Duas armas receberam especial prioridade: o "Tartar" e o "Terrier". O "Tartar", de dimensões médias, está destinado a constituir elemento secundário dos cruzadores tipo ALBANY e dos contratorpedeiros DDG. É construído pela Convair e apresenta as seguintes características: motor, foguete de propergol sólido; comprimento, 3,95 m (sem "booter"); direção, no início por feixe de radar e, logo depois, por auto-guia radar semiativo; pêso, 275 kg (inclusive o foguete de partida); velocidade, Mach 2.5 mais ou menos; alcance, 20 km; teto, 12 km. Está previsto para armar certos contratorpedeiros das potências européias.

— O "Terrier", pelo menos na sua primeira versão, que é um tipo ultrapasado, é operacional. Está equipando os cruzadores BOSTON e CAMBERRA. São estas as suas características: Construtor, Convair; comprimento, 8,10; motor, foguete de propargol sólido; pêso, 1 200 kg, na partida, (com "booster"); alcance, 20 km; teto, 12 km. Os cruzadores leves da classe PROVIDENCE e as fragatas DLG serão equipados com uma versão mais moderna que atingiria 40 km de alcance e 20 km de teto.

— O "Hawk" é um engenho superfície-ar, do Exército, que está interessando à Marinha. É destinado à interceptação de aviões atacantes a baixa altura.

DAA longinqua

— O "Talos" é o único engenho em produção com êste emprêgo. Acha-se em serviço no cruzador GALVESTON (rampa dupla à ré). Características: construtor, Bendix RCA; propulsão, na partida, foguete de propergol sólido, depois um strato-reator; velocidade, superior a Mach 3; pêso, 2 700 kg; comprimento, 9,5 m com T A; (pelo seu pêso e dimensões só pode ser utilizado nos grandes navios (no GALVESTON, 46 engenhos, segundo Jane's); alcance atual, 100 km, porém está em estudo uma versão para 150 km. Pode ser dotado de cabeça nuclear.

Superfície-superfície

"Regulus" I e "Regulus" II. — O primeiro subsônico de 500 km de alcance, está superado: Será, não obstante posto em ação pelo submarino atômico HALIBUT, porque a produção do "Regulus" II foi suspensa, devido a ter-se concentrado todo o esfôrço técnico, financei-

ro e industrial na fabricação, aperfeiçoamento, experiências e fabricação dos "Polaris". É bom, entretanto, mencionar as características do "Regulus II" com o qual estão armados os submarinos GRAIBACK e GROWLER e do qual certamente existe estoque. Não é um projétil teleguiado e sim um avião de bombardeio sem pilôto. Motor, turboreator J GE-3A da General Electric com poscombustão e auxiliado na partida por "booster"; velocidade, Mach 2; alcance 1 500 km, mais ou menos; comprimento, 17,6 m; envergadura, 6 m; pêso (sem "booster"), 11 toneladas aproximadamnete. As experiências foram feitas do COUNTRY (AG 157) acondicionado para êsse uso.

Engenhos Anti-submarinos

A Marinha, apesar de ter gasto quinze milhões de dólares no projeto "Rat", abandonou-o em benefício do "Asroc", projétil mais evoluído. Há também o "Subroc" em estudo. Grandes verbas ser-lhe-ão destinadas, em vista das possibilidades que apresenta.

— O "Rat" oferecia uma solução original para o transporte de um "Homing torpedo" até uma certa distância do escolta lançador. Êste último lançava um foguete portador do torpedo MK 43. A 1 500 jardas de percurso o foguete despreendia-se e o torpedo agia por si mesmo à procura do submarino em cujas imediações caíra. O "Rat" era lançado por meio de duas rampas fixadas a ambos os lados de uma tôrre dupla de 127. Sòmente dois contratorpedeiros foram dotados dêste engenho, com fins experimentais.

O "Asroc". Ainda não foi publicada qualquer informação a seu respeito. O fato dêste mesmo silêncio indica que se trata de foguete anti-submarino, e deixa ver em que direção orientam os norte-americanos os seus trabalhos. Projétil de grande alcance, será instalado nas fragatas pesadas tipo DCG 16 a 24.

— O "Subroc" é um foguete que poderia ser posto em ação lançado por um submarino em mergulho. Disparado por êle, sairia da água, percorreria regular distância, tornaria a entrar na água, onde procuraria o alvo. O aperfeiçoamento de tal arma será, evidentemente, demorado e difícil: acha-se ligado aos progressos do sonar e de outros meios de detecção contra submarinos.

Engenhos balísticos

Importâncias consideráveis estão sendo dedicadas pelo "US Navy" ao desenvolvimento do IRBM "Polaris". Está previsto para ser lançado por um submarino em mergulho; porém também está instalado no Cruzador atômico LONG BEACH. Já foram realizados inúmeras experiências de lançamento de "maquettes" dêste projétil; sendo que as firmas Lockheed e Westinghouse, encarregadas da execução do programa "Polaris" calculam que o engenho estará em condições de operar no fim de 1960. No decorrer do ano 1959, numerosos serão os disparos experimentais em Cabo Cañaveral.

O "Polaris", que tem forma parecida com uma garrafa, é um foguete de dois estágios. Mede 8,5 m de comprimento e 1,30 de diâmetro, e o seu pêso, no lançamento, é de 13 toneladas. Pode transportar carga nuclear que no começo será de 0,1 megaton, para, mais adiante, chegar a 0,8 ou mesmo a 1 megaton para versões destinadas às SSBN 608 a 611. A versão a ser posta em ação pelos submarinos tipo GEORGE WASHINGTON terá um alcance de 800 milhas náuticas e a definitiva atingirá um raio de ação de 1 500 milhas náuticas. Já foi dito que êste projétil deixará o submarino lançador mediante um dispositivo pneumático, e que a ignição entrará em funcionamento aproximadamente a 30 metros sôbre o nivel d'água. Antes de ficar em estado operacional a versão 1, vários lançamentos experimentais serão feitos a bordo do G. WASHINGTON, cujos trabalhos avançam ràpidamente. Previsto o seu lançamento ao mar para o verão (norte americano) de 1959, suas primeiras experiências em mar serão realizadas no fim de 1959 ou no começo de 1960. O mecanismo de dirigibilidade do "Polaris" é extremamente complexo: baseia-se no sistema de navegação por inércia. (SINS)

Outras armas e equipamentos

Torpedos: A Marinha fez pública a existência de dois torpedos ASM com cabeças buscadoras MK 32 lançáveis, quer de navio, quer de avião.

Dupla navio-escolta-helicóptero: Como outras marinhas, a dos Estados Unidos interessa-se vivamente na dupla navio escolta-helicóptero 2: o primeiro, detector do submarino, mercê ao seu sonar de alto alcance; o segundo transportando e lançando na ocasião oportuna nas proximidades do submarino descoberto pelo helicóptero o torpedo anti-submarino. Efetuaram-se ensaios a bordo das fragatas pesadas NORFOLK e MITSCHER e do contratorpedeiro EVERETT F. LARSON utilizando-se a tal fim o helicóptero francês ALOUETTE. As futuras fragatas pesadas DLG transportarão um avião anti-submarino.

Granadas atômicas. Existem também as granadas atômicas que podem ser lançadas por avião (*Grumman* S F 2). Por outra parte a imprensa anuncia estar a Marinha estudando uma granada atômica anti-submarino que pode ser disparada pelos canhões de um contratorpedeiro.

Electrônica e radar. Nos domínios da electrônica, a Marinha aperfeiçoou os radar de guia para os engenhos "Talos" e "Terrier" destinados aos grandes navios e uma versão menor para ser utilizada pelos contratorpedeiros armados de "Tartar". Também apareceram nos novos navios e estão em vias de instalação nos já mais antigos, novas antenas de vigilância aérea, de altimetria e de designação de objetivos.

Tradução de *P. de M.*

GUERRA ANTI-SUBMARINO

Encontrar e destruir submarinos são ações bastante complicadas e cada vez mais complexas e tècnicamente difíceis face à crescente velocidade dessas unidades e aos recursos que o progresso vai, pouco a pouco, proporcionando a tal arma naval. No decorrer na 2.ª Guerra Mundial os aliados verificaram o enorme auxílio que a aviação poderia dar à guerra anti-submarino, inicialmente limitado a patrulhas aéreas, e já no fim da guerra, ampliado à caça e destruição, pela presença dos navios aeródromos de escolta. Hoje em dia, a utilização de aeronaves passou a ser elemento essencial da guerra anti-submarino, quer sejam aeronaves baseadas em terra, quer sejam aeronaves embarcadas. Atualmente a guerra anti-submarino emprega os seguintes tipos de aeronaves: a) aviões com base em navios aeródromos — para pequenas e médias distâncias, operando de navios aeródromos dos Grupos de Caça e Destruição; b) aviões de patrulha — para distâncias médias e longas, baseados em terra, podendo fazer patrulhas anti-submarinos, para comboios; c) dirigíveis, operando na patrulha costeira e na patrulha de comboios, com velocidade reduzida e grande autonomia; e d) helicópteros — que operam em pequenas distâncias, principalmente baseados em navios aeródromos e outros nos Grupos de Caça e Destruição. Tôdas essas aeronaves, estão sendo equipadas com material para deteção e ataque, com constantes notícias de melhoramentos introduzidos nos equipamentos e na experimentação de novos aparelhos e armas.

* *
*

A Esquadra brasileira vem de realizar a sua maior manobra naval dos últimos anos, na qual foram aplicadas as mais modernas doutrinas de guerra anti-submarino, com a participação de dois grupos de caça e destruição. A situação geral apresentada para a manobra concluiu pela necessidade de dar proteção ao tráfego marítimo, em cobertura afastada, operando com grupos de caça e destruição, para eliminação total dos submarinos inimigos, na área Santos-Recife, bem como de corsários que possam estar operando no Atlântico Sul. Para cumprimento de tal missão, a Esquadra operou com um Grupo de Ação de Superfície, sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Aureo Dantas Tôrres, um Grupo de Cobertura Anti-Submarino, sob o comando do Contra-Almirante Zilmar Campos de Araripe Macedo, dois grupos de Caça e Destruição, sob o comando dos Capitães-de-Mar-e-Guerra Antonio Borges da Silveira Lobo e Manoel Poggi de Araújo e com um Grupo de Serviço, sob o comando do Capitão-de-Corveta Orlando Raso. A Fôrça-Tarefa constituída por esses 5 grupos esteve sob as ordens do Almirante de Esquadra Diogo Borges Fortes, Comandante em Chefe.

Os ensinamentos que foram colhidos no decorrer das Operações, permitem a Esquadra ficar operativamente habilitada a receber o navio-aeródromo *Minas Gerais* que, assim, ao chegar, já encontrará as demais unidades navais adestradas na moderna guerra anti-submarino.

Contato submarino obtido pela nossa fôrça-tarefa

Na manhã do dia 30 de julho ao norte do Arquipélago de Abrolhos, encontrava-se a Fôrça-Tarefa em exercícios anti-submarinos, quando o CT *Amazonas*, sob o Comando do Capitão-de-Fragata Edmir A. Moreira, comunicou contato visual com um objeto que parecia ser periscópio de submarino. Cêrca de uma hora depois o SE *Riachuelo*, sob o Comando do Capitão-de-Fragata Diocles Siqueira, comunicou também contato visual em situação idêntica. Estas duas unidades operavam na mesma área, donde surgiu a confiança nas observações, sendo de notar-se que o contato visual feito pelo SE *Riachuelo* partiu de seu Imediato Capitão-de-Corveta Alfredo Karam, oficial submarinista. Procurou o Contra-Almirante Araripe Macedo, Comandante da Fôrça-Tarefa, iniciar uma patrulha na área, já com a Fôrça em dispositivo anti-submarino. Iniciada a patrulha cêrca de 11 horas da manhã, sòmente às 14,20 horas foi obtido um contato sonar pelo CTE *Bauru*, sob o Comando do Capitão-de-Fragata Mallet Soares, sendo então destacada uma unidade de Ação de Superfície constituída do CTE *Bauru* e CTE *Babitonga* que mantiveram o alvo submarino sob contato cêrca de meia hora, quando, então, foi perdido êste contato não sendo mais retomado, apesar das tentativas realizadas. Tendo em vista que a área patrulhada estava a cêrca de 60 milhas da costa e portanto fora das águas territoriais, a Fôrça-Tarefa, na tarde dêste mesmo dia, dirigiu-se para o Sul a fim de prosseguir nos exercícios programados. Posteriormente, de acôrdo com as ordens recebidas das altas autoridades navais, foi destacado o Grupo de Caça e Destruição número 2, sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Manoel Poggi de Araújo, que regressou a área do contato inicial, a fim de procurar localizar e identiifcar o alvo submarino, detectado pelas unidades da Fôrça Tarefa 12 na manhã do dia 30. Realmente as observações e os contatos sonoros obtidos, indicam que se tratava de um submarino não identificado.

Deve-se ressaltar que as águas adjacentes ao Arquipélago de Abrolhos, são de capital importância operativa para ações submarinas, ponto obrigatório que é da passagem de nosso tráfego marítimo, e não seriam nações amigas que estariam pesquisando aquela área.

Dispuséssemos já do nosso Navio-Aeródromo *Minas Gerais*, unidade principal dos grupos de Caça e Destruição, e bem diferente teria sido a situação tática.

O aparecimento de um submarino desconhecido nas proximidades da costa brasileira, em ponto estratégicamente importante, causou grande sensação popular, ocupando lugar de destaque, durante vários dias, nos noticiários da imprensa. Muitas hipóteses já foram aventadas para justificar o interesse do submarino não identificado em navegar em águas do Atlântico Sul e aproximar-se de nossa costa sem aviso prévio ao Govêrno brasileiro, fato êsse que leva à natural conclusão de pertencer êle a alguma potência com a qual o Brasil não mantenha relações diplomáticas — no presente caso, a Rússia ou algum país satélite. Entre as hipóteses apresentadas, algumas delas possuem fundamento como sejam:

O submarino estaria realizando pesquisas oceanográficas e experiências com o equipamento sonar. É possível, uma vez que a utilização do equipamento de deteção sonora sofre a influência do meio propagador das ondas, no caso a água do mar. O submarino estaria realizando experiências com seus aparelhos de comunicações, hipótese perfeitamente aceitável, uma vez que a Marinha russa não tem tido oportunidade de estabelecer procedimentos devidamente experimentados para as vitais comunicações navais no Atlântico Sul. Também pode ser aceita a versão que o daria como empregado em pesquisas meteorológicas, essenciais para qualquer planejamento militar, com reflexos nas condições de propagação de ondas radiotelegráficas, na direção de mísseis e no próprio lançamento de mísseis balísticos ou teleguiados.

Outras hipóteses bastante apreciadas: o submarino estaria, apenas realizando uma viagem de adestramento; poderia estar ocupando posição prèviamente estabelecida para que no início de hostilidades já se encontrasse no mar, devidamente colocados, elementos da frota submarina russa, caso em que deveria haver também outros submarinos em outros locais; o submarino estaria fazendo um reconhecimento de pontos de nossa costa; estaria procurando entrar em contato com elementos de terra; e assim por diante, várias versões aceitáveis poderiam ser dadas. A propósito, ainda no dia 5 de junho o "Washington Post" publicou no artigo de John Norris no qual era declarado: "Um submarino russo, lançador de mísseis, foi avistado e fotografado na última semana, no Atlântico Norte, por um submarino americano e um avião de patrulha que na ocasião realizavam exercícios anti-submarinos". A marinha americana confirmou o fato, sem declarar a nacionalidade do submarino. Em seu artigo, Norris prossegue dizendo que havia centenas de comunicados relativos a haver fotografias excelentes do submarino avistado, tão boas que era possível verificar que estava equipado com plataformas para o lançamento de mísseis. Quanto ao fato de ser ou não um submarino atômico, a opinião predominante é a de que essas unidades submarinas russas ainda não estavam desenvolvidas a ponto de serem consideradas operativamente prontas.

Como se vê, o contato visual e o sonar obtido pela Fôrça Tarefa 12 juntar-se-á aos muitos comunicados existentes que, brasileiramente, nos permitem concluir: onde há fumaça, há fôgo.

Minas

O tráfego marítimo pode ser atacado de formas várias, nelas incluindo-se a ação de unidades aéreas, de superfície e submarinas. As potências do Eixo, na 2.ª Guerra Mundial, desenvolveram intensa campanha submarina e aperfeiçoaram os engenhos submarinos, denominados minas, que ainda constituem, hoje em dia, a arma mais traiçoeira que pode ser usada contra a navegação inimiga, mercante ou de guerra. Enquanto os submarinos procuram suas vítimas e assim se expõem a serem localizados, a mina aguarda sua presa, oculta por águas aparentemente inofensivas. Os pontos preferidos para as minagens ofensivas são, evidentemente, os de passagem obrigatória da navegação, de preferência os canais ou proximidades dos portos de maior movimento. A marinha brasileira receberá do Govêrno norte-americano navios mineiros varredores, capazes de lançarem campos de minas, defensivos, para abrigo dos navios nos portos e de efetuarem varreduras de todos os tipos para neutralização de campos de minas que possam ser lançadas para ataque aos nossos navios. Um fato interessante que faz ressaltar a importância das negociações para o recebimento dêsses navios, é que a Rússia possui mais de cinco centenas de submarinos que podem lançar minas em vez de torpedos. Na eventualidade de uma terceira guerra mundial, os portos brasileiros necessitarão de perfeita proteção para que não vejamos nosso tráfego marítimo paralizado ou enormemente sacrificado por falta de recursos para a varredura dos portos e para o estabelecimento de campos minados defensivos.

BAIXA SOLENE DOS SUBMARINOS "TUPI", "TIMBIRA" E "TAMOIO"

Em cerimônia presidida pelo chefe do Estado-Maior da Armada, almirante Jorge Leite, foi efetivada a baixa dos submarinos *Tupi Timbira* e *Tamoio*, substituídos pelas modernas unidades de procedência norte-americana *Humaitá* e *Riachuelo*. Da tocante cerimônia participaram também os seus primeiros comandantes, almirantes Armando Pinto Lima e Mário do Faro Orlando e suas espôsas, além de uma filha do almirante Euclides Braga, já falecido, e primeiro comandante do *Timbira*. Na ocasião foi lida a seguinte ordem do dia:

"Pelos Avisos 2 120, de 15 de setembro de 1958 e 0 837 de 10 de abril de 1959, do exmo. sr. ministro da Marinha, tiveram Baixa do Ser-

viço os submarinos *Timbira, Tupi* e *Tamoio*. Pertenciam êles à classe "Perla", da Marinha Italiana, tendo sido especialmente encomendados pelo Govêrno Brasileiro e construídos nos Estaleiros Odoro-Terni-Orlando, de La Spezia. A incorporação dos três navios à Esquadra foi realizada na mesma data — 10 de outubro de 1937; prestaram, portanto, mais de 21 anos de serviço à Marinha e ao Brasil. Tomaram parte ativa na Segunda Grande Guerra, onde cooperaram, de maneira brilhante, com a Fôrça Naval do Nordeste e a 4.ª Esquadra Norte-Americana. A atividade incessante dêsses submarinos bem demonstra as excelentes qualidades técnicas de sua construção e o excepcional zêlo, que sempre lhes dedicaram suas sucessivas tripulações. O submarino *Tupi* navegou 35 993 milhas, fêz 1 540 horas de imersão, 506 dias de mar; o *Timbira* tem em seu acêrvo 35 360 milhas, 1 447 horas e 464 dias; o *Tamoio* 40 320 milhas, 1 813 horas, e 592 dias. Sei muito bem o que representa a baixa dêstes navios. Conheço de perto o carinho e a afeição que lhes dedicaram centenas de oficiais e praças. Sinto que, nesta hora, os corações pulsam mais rápidos, como o prenúncio de uma saudade imorredoura.

A lembrança dos sorrisos e alegrias do dia 10 de outubro de 1937, quando os navios foram incorporados em conjunto, deve agora tocar mais fundo nos que tiveram a felicidade de participar daquela cerimônia. *Tupi, Timbira* e *Tamoio* juntos chegaram, juntos cumpriram a maior parte de suas Missões e juntos se despedem. Para compensar a tristeza que encerra esta despedida, tenhamos em mente o quanto foram úteis na Guerra e na Paz, ajudando a combater o inimigo e a adestrar os navios de superfície; consideremos o eficiente grupo de submarinos que hoje possuímos e que nêles se formou; olhemos para o *Humaitá* e *Riachuelo*, navios mais modernos que os vieram substituir; e esperemos que êstes dois se mlutipliquem, em benefício da eficiência da Esquadra e para glória da nossa Marinha de Guerra. *Tupi, Timbira* e *Tamoio* — símbolos de uma época — a Marinha, agradecida e orgulhosa, despede-se de vós, com um grande e saudoso adeus!".

O DISCO VOADOR BRITÂNICO

O Disco Voador em que há tempo trabalham cientistas inglêses, realizou com êxito o dia 25 de julho uma experiência de travessia do canal da Mancha. Partindo de Calais às 04,50, chegou a Dover às 06,53, com a velocidade média de 13 nós.

Assinado por Derek Harvey publicou o "Jornal do Brasil" de 21 de julho o artigo que transcrevemos e que contem interessantes dados referentes ao invento inglês:

"Anunciou-se oficialmente, depois de meses de boatos e conjecturas, que a Grã-Bretanha está construindo um "disco voador", um aparelho que talvez subverta de maneira definitiva os atuais meios de transporte de superfície. O novo aparelho não é um avião, pois

não depende de asas para sustentação e velocidade, e tampouco um navio, pois se mantém acima das águas.

Eventualmente, chegaremos a conhecer um grande aparelho, com milhares de passageiros e centenas de carros a bordo, quase roçando a superfície da água e desenvolvendo uma velocidade de centenas de nós por hora. Pouco importa que o mar esteja encapelado. Essa estranha embarcação deslizará suavemente e sempre no mesmo nível — pois ela flutua, embora não sôbre as ondas, mas repousando sôbre uma almofada invisível de ar! Essa possibilidade é muito real, nada havendo nela dos desvarios da ficção científica.

O protótipo dêsse aparelho já foi construído e funcionou com pleno êxito nas imediações da Ilha de Wight, situada na costa Sul da Inglaterra.

Até pouco tempo, o projeto estava envolto nos véus do segrêdo. Essa cautela era compreensível, pois o "Hovercraft" (como é chamado) implicará numa revolução dos meios de transporte. Diversas grandes firmas, em numerosos países, estavam profundamente interessadas no projeto.

Nos últimos dias, todavia, o véu foi suficientemente levantado para que pudéssemos distinguir uma ou duas coisas e, combinando-as, formar uma idéia do princípio em que se baseia o aparelho.

As origens dessa invenção remontam a 1953, quando um engenheiro chamado Christopher Cockerell concebeu um modo inteiramente diferente de obter um impulso ascendente, isto é, usar o ar como elemento sustentador.

É evidente que nada há de novo a respeito no "colchão de terra". Os helicópteros o usam, embora de maneira imperfeita, para conseguir o impulso ascensional nos primeiros metros e para amortecer a aterrissagem. Até certo ponto, também, o utilizam os aviões convencionais. Êsse princípio significa apenas que, perto do solo, certa quantidade de ar é comprimida sob as asas, com um resultante impulso para cima. A Cockerell, todavia, cabe a honra de haver estudado o princípio sem relação com interêsses imediatos. Não havendo experiências anteriores em que basear seus estudos, Cockerell passou a trabalhar para provar a sua tese, utilizando uma série de estranhos modelos que êle construiu secretamente em um estaleiro para pequenos barcos que êle possui em Sulffolk.

As experiências indicaram não sòmente que o modêlo podia pairar sôbre o solo, usando um jacto de ar comprimido, mas também, que, ao dirigir o ar através de bocais convenientemente construídos, o aparêlho poderia ser propulsado e dirigido horizontalmente.

O projeto seguinte era a construção de um aparêlho capaz de conduzir um homem. Evidentemente, uma construção dêsse porte estava acima dos recursos privados de Cockrell. Submeteu, êle, portanto, a idéia ao Conselho Nacional de Fomento das Pesquisas, cujos técnicos imediatamente reconheceram o valor da invenção e concor-

daram em financiá-la. Escolheram para projetar e construir o protótipo a firma "Saunders-Roe", famosa durante anos pela construção de hidroaviões — inclusive dez gigantescos "Princesses" de dez motores — e atualmente uma das maiores fábricas de helicópteros da Grã-Bretanha. O resultado foi o SRN-1, a máquina mais estranha de que se tem notícia.

O aparêlho lembra uma jangada oval, de nove metros de comprimento por sete de largura, pesando mais ou menos três toneladas. Na parte superior, situa-se a pequena cabina do motorista — não se julgou correto chamá-lo de pilôto — e do observador. Por trás, uma estrutura tubular, elevando-se verticalmente do centro do aparêlho e terminando numa entrada de ar em forma de trombeta.

Dentro dêsse tubo funciona um motor Alvis de 450 HP que faz girarem poderosas pás que impulsionam o ar para baixo de maneira a formar uma almofada sob o aparêlho, descarregando o restante por quatro grandes canos quadrados, nos quatro cantos da máquina e que servem para impulsioná-la e dirigí-la.

O primeiro teste do SRN-1 foi realizado em terra firme, com o aparêlho amarrado ao solo por correntes, sob a direção de Peter Lamb, um dos pilotos de provas da "Saunders-Roe". Correndo tudo bem, levou-se o aparêlho até o mar para provas "livres", que sabemos coroadas de êxito.

Prevê-se a construção de aparelhos maiores, pois, dizem os engenheiros, a eficiência aumenta com o tamanho, tendo a experiência já sugerido que no futuro, será possível a construção de veículos pesando milharese de toneladas e propulsados, o que é surpreendente, por motores diesel e turbinas de gás.

Outra característica importante é que o "Hovercraft" pode ser carregado e abastecido em terra, evitando-se a necessidade de pagamento das altas taxas portuárias.

O futuro de um aparêlho dêsse tipo está garantido quando recordamos que existem distantes regiões do mundo atualmente inacessíveis aos navios e para onde uma viagem pelo ar seria impraticável ou extremamente dispensiosa. O "Hovercraft", tudo o indica, preencherá a lacuna entre os rápidos aviões, com pequena capacidade de carga, e os grandes, mas tão ronceiros navios.

O "Hovercraft" voltará agora para a fábrica, onde será preparado para a exibição que se realizará em Farnborough sob os auspícios da Sociedade Britânica dos Construtores Aeronáuticos. Acredita-se que serão feitas modificações nos contrôles para tornar o aparêlho mais maleável em demonstrações sôbre a terra.

O sr. Ronald Shaw, diretor da Hovercraft Developmen Ltda., emprêsa subsidiária do National Research Development Corporation, afirmou mais tarde que o aparêlho utilizado "foi o primeiro tipo do Hovercraft, o mesmo que se encontra em operações desde junho e cuja construção começou há apenas 8 meses passados. O trabalho de

construção foi baseado em dados extremamente limitados e o aparêlho foi o mais simples que pudemos construir num espaço de tempo tão pequeno".

"Êsse mesmo aparêlho, com pequenas modificações que já estamos em condições de fazer, poderá realizar a travessia em um quarto do tempo tomado. É nossa intenção realizá-las tão ràpidamente quanto possível".

A principal modificação será a instalação de um outro motor para fornecer a propulsão, enquanto o atual servirá apenas para a sustentação. Acredita-se que com dois motores o aparêlho se tornará muito mais eficiente, ganhando altura e velocidade extras. A velocidade seria, então, de mais ou menos 40 ou 50 nós por hora. O modêlo atual conseguiu desenvolver em provas apenas a velocidade de 38 nós.

NOTAS DIVERSAS

O "Rat" — Uma nova arma anti-submarino, considerada um grande progresso no ataque a estas unidades acaba de ser incorporada ao armamento de vários navios da marinha dos EE.UU. Trata-se do "Rat", que é um sistema cujo elemento ofensivo é um torpedo lançado ao ar por meio de um foguete auxiliar e que, ao penetrar na água, é dirigido para o submarino por meio de um equipamento sonoro especial. O aparêlho de lançamento é instalado em reparos de 5" existentes em vários navios da esquadra americana e de nossa própria esquadra. O sistema trabalha, em resumo, como se segue: a) o sonar do navio detecta o submarino, calcula o seu rumo e velocidade, aponta o aparêlho de lançamento e dispara o torpedo; b) o torpedo é lançado para o ar; c) abre-se o primeiro pára-quedas; d) solta-se o primeiro pára-quedas e abre-se o segundo; e) o torpedo mergulha na água e solta-se o último para-quedas; f) o torpedo começa a procurar o alvo e persegue-o por meio do som; e g) o torpedo atinge o alvo.

Submarinos nucleares — Ainda no corrente ano deverá entrar em serviço efetivo o submarino norte-americano *George Washington*, que será armado com 16 mísseis balísticos "Polaris". No fim de 1959 os Estados Unidos contarão com 9 submarinos nucleares, em atividade, esperando-se que em 1960 êsse número seja elevado para 20.

O *Dreadnought*, primeiro submarino atômico inglês, será semelhante, em configuração, ao *Skipjac*, norte-americano, e deslocará 2 000 toneladas na superfície e 3 000, submerso, podendo desenvolver 30 nós de velocidade. O *Dreadnought* custará a Inglaterra uma quantia de 56 a 70 milhões de dólares.

A França espera lançar ao mar, dentro de dois anos, seu primeiro submarino nuclear. Essa unidade, com 4 000 toneladas na su-

perfície e 5 000 submerso, será maior que sua correspondente inglêsa e menor às da classe *George Washington que deslocam* 5 600 toneladas. Ao mesmo tempo que todos os recursos humanos e materiais são empregados no aperfeiçoamento da propulsão nuclear, também não são descuidadas as pesquisas necessária ao aprimoramento dos mísseis balísticos e teleguiados.

A Marinha americana acaba de incorporar o *Observation Island*, navio para prova de mísseis, adaptado para as experiências com o "Polaris" a ser usado nos submarinos da classe *Washington*. O *Observation Island* é um antigo cargueiro de 15 000 toneladas, adaptado para sua atual tarefa, no Arsenl de Norfolk, ao custo de 19 milhões de dólares. As obras foram iniciadas em 1956, visando às experiências com o míssil "Júpiter", mas estiveram paralizadas para adaptá-lo ao "Polaris". O *Observation Island* está equipado com dois lançadores de mísseis "Polaris" e preparado para testes operacionais de lançamento, contrôle de tiro e dos dispositivos de navegação empregados no míssil balístico "Polaris", cuja característica principal é a de poder ser lançado de submarino submerso.

A Marinha americana acaba de encomendar a construção de mais quatro submarinos atômicos enquanto, ela própria, em seus estaleiros construirá mais dois que completarão uma série de seis. Com esta encomenda a marinha americana totaliza 30 novos submarinos dos 33 autorizados pelo Congresso. As novas unidades serão da classe *Thresher*, com modificações, deslocando 3 350 t. Três submarinos serão armados com mísseis de meio alcance "Polaris".

Os arsenais de Mare Island e de Portsmouth construirão duas unidades enquanto que os estaleiros da New York Shipbuilding Corp. of Camden e da Teygalls Shipbuilding Corp. of Pascagonha construirão dois, cada um, ao preço de 45 e 49 milhões de dólares, respectivamente.

HELICÓPTEROS EM CONTRATORPEDEIROS — A Marinha dos Estados Unidos, tendo em vista aumentar o poder de seus contratorpedeiros, está cogitando de dotá-los de um helicóptero armado com torpedos acústicos anti-submarinos. As provas têm sido feitas com helicópteros do tipo "Hull" armados com o torpedo MK 43, e contratorpedeiros da classe *Forrest Sherman*. Na nossa Marinha já foram feitas experiências de decolagem de helicóptero do convês do cruzador *Tamandaré*, para cumprimento de missão de observação de tiro, tarefa para a qual essas aeronaves também se tem mostrado de inestimável valor.

NOVO TORPEDO — Foi divulgada pela marinha americana a existência de um torpedo, o Marca 39, controlado do navio lançador

por meio de impulsos elétricos transmitidos por um cabo que se desenrola à proporção que o torpedo segue seu caminho. O torpedo Marca 39 constitui, assim, o primeiro míssil submarino, dirigido, de que se tem notícia. O seu alcance e velocidade não foram dados a conhecer, mas, por suas características, conclui-se que seu emprêgo revolucionará as contra-medidas e manobras evasivas.

SUBMARINO JAPONÊS — O Japão acaba de lançar ao mar o seu primeiro submarino de após-guerra. Trata-se do *Oyeshio* de 1 100 toneladas construído nos estaleiros Kawashaki, ao custo total de 750 milhões de cruzeiros (dólar a 100). No decorrer da 2.ª Guerra Mundial o Japão perdeu 130 submarinos dos quais 70 foram afundados por navios de superfície, 25 por outros submarinos e os demais por várias causas.

NAVIOS AERÓDROMOS — O Govêrno holandês autorizou a encomenda de 12 *aviões* anti-submarinos, no valor de 3 milhões de dólares, às indústrias aeronáuticas GRUMMAN, em Long Island. Todos os aviões, que serão equipados com detectores magnéticos, destinam-se ao NOeL *Karel Doorman* igual ao *Minas Gerais* inclusive quanto às obras de modernização que estão sendo feitas em nossa maior unidade naval.

SUBMARINOS RUSSOS — A Rússia tem feito experiências com um tipo de míssil balístico de alcance médio cuja principal característica consiste em serem rebocados por submarinos, juntamente com uma plataforma de lançamento. O míssil, designado "Cometa II", é propulsionado por um foguete de combustível sólido e, evidentemente, construído inteiramente à prova de água. Cada submarino poderá rebocar três mísseis e uma plataforma de lançamento que operará submersa, estabilizada por giroscópio. O "Cometa II" tem um alcance de cêrca de 100 km; já estando em experiência um tipo melhorado, o "Cometa III", que terá 300 km de alcance o que significará a possibilidade de cidades litorâneas serem bombardeadas por submarinos nas localidades a mais de 160 milhas da costa.

P. de M.

RESPIGA

SUMÁRIO: — Segredos que devemos saber — Temem os russos o povo chinês? — Homenagem dos rotarianos à Marinha — Aumentam nos países comunistas os assaltos à propriedade socialista — Dificuldades de um correspondente comunista.

SEGREDOS QUE DEVEMOS SABER

Maurício Joppert da Silva

Os que são crentes da existência de discos-voadores, assim como autores de livros sôbre êste misterioso assunto, costumam afirmar que os órgãos de defesa dos grandes países, empenhados no aperfeiçoamento da arte militar, possuem a respeito copiosa documentação a que dão o caráter de ultra-secreta. Não se compreende bem a razão dêsse véu sôbre uma coisa que anda pelos ares a exibir-se, de dia e de noite, a quem queira assistir-lhe às evoluções. Arma secreta de algum país? Neste caso, os que a não possuem não teriam interêsse em esconder-lhe as manifestações, a procedência e os perigos a que estarão sujeitos os demais povos pegados de surprêsa. Emissários de outros planêtas? Então haveria em nossos companheiros do sistema solar algum que estivesse usando princípios de física ainda desconhecidos na Terra e possuísse um grau de adiantamento tecnológico com o qual nem sonhamos...

Em qualquer dos casos, porém, não haveria motivo para deixar na ignorância do que existe os mortais que estão curiosos e não têm meios de colhêr mais positivas informações.

Mesmo de bordo de um barco de nossa Marinha de Guerra, um cavalheiro anuncia ter fotografado um de tais objetos e não aparece uma confirmação ou um desmentido autorizado, de modo que o público fica na dúvida de se tratar de um acontecimento verdadeiro ou de uma mistificação.

Há, no entanto, mistérios de outra natureza que são fáceis de desvendar e compreender. E, a nosso ver, é mesmo necessário alertar a opinião pública, porque poderemos no futuro vir a sofrer as conseqüências do alheamento.

Há poucas semanas apareceu repentinamente na baía de Guanabara, sem se ter feito anunciar, uma navio oceanográficò soviético, empenhado numa campanha de estudos no Atlântico, para fazer aguada. Recebemos bem a guarnição, confraternizamos com ela, nossa ala vermelha exultou.

Mas não se cogitou da natureza de estudos que empreendiam realmente...

É verdade que há nos oceanos muitos mistérios a desvendar, sôbre o relêvo e a constituição do fundo do mar, sôbre a física, a química e a biologia oceânicas, sôbre a dinâmica dos mares etc., cuja solução interessa a tôda a humanidade. Sabemos, entretanto, que não se esconde quem traz boas intenções, e que há presentemente, cruzando o Atlântico ao longo de nossas costas, barcos soviéticos da mesma especialidade do que nos visitou inesperadamente.

Poucos dias passados, uma esquadra brasileira em manobras assinalou de modo positivo a presença de um submarino não identificado nas proximidades dos Abrolhos, ponto interessantíssimo para controlar a navegação no Atlântico-Sul. Foi a segunda vez que em menos de um ano barcos de guerra brasileiros estabeleceram tais contatos. Por outro lado, sabe-se que os russos intensificam a pesca em águas atlânticas, o que outrora não faziam.

Não se pode ter a ingenuidade de pensar que tôda essa flotilha, perfeitamente articulada, esteja estudando as rotas marítimas comerciais, já devidamente assinaladas nas cartas hidrográficas que todos os navegantes usam. As pesquisas são certamente de ordem militar e visam a inutilizar os meios de defesa do Atlântico montados pelos Estados Unidos e por nós, mais modestamente.

Todos êsses barcos de superfície, ou submarinos, fazem levantamento, procurando os pontos onde se possam ocultar e aí fazer suas bases de operações com o objetivo de agredir a navegação adversária. Para isso são dotados de ecobatímetros e tôda sorte de aparelhos eletrônicos que tornam simples e rápidos os seus trabalhos.

É possível ainda que estejam procurando nas praias brasileiras e africanas sítios favoráveis a desembarques de grupos armados ou de sabotadores que possam atuar enfraquecendo o inimigo.

E pode-se admitir, também, a hipótese de uma espionagem dos teleguiados norte-americanos, matéria em que se diz estarem os soviéticos atrasados de alguns anos em relação aos nossos irmãos do continente norte-americano.

Até agora tem sido o Exército o mais bem dotado de recursos das nossas Fôrças Armadas, quando as possibilidades

de um conflito se voltam para o mar se formos envolvidos em nova guerra internacional.

Para isso é que deveríamos preparar a Marinha, equipando-a com armamento moderno de defesa e preparando, pelo menos, quatro bases navais onde se pudessem apoiar as esquadras em operações.

É certo que não podemos estar inscritos na corrida de armamentos, de tal modo avultam as despesas para isso, mas temos o dever de pugnar pela nossa sobrevivência de nação livre, ajudando e facilitando a proteção do Continente. Nesse sentido, é fatal a nossa articulação com o Govêrno dos Estados Unidos para uma ação em comum na defesa do Atlântico, porque o dia em que o urso soviético assentar uma de suas patas em qualquer país da América a luta para tirá-lo dali será muito dura.

O Brasil tem merecido da parte da propaganda política vermelha uma preferência de assustar. Não só se procura atrair simpatia para o que é russo, como deturpam as relações mais corriqueiras entre as duas grandes nações americanas. Note-se bem que não me refiro aos problemas com o Fundo Monetário Internacional, que se resumem em pedir dinheiro e pagar, em dia ou não. Nem tampouco à política já encaminhada do petróleo brasileiro, para a qual tenho ponto-de-vista favorável desde que se discutiu o estatuto da Petrobrás no Congresso.

Refiro-me tão-sòmente à colaboração naval, real e efetiva, em base de entendimentos leais, para que não sejamos pegados de surprêsa na eventualidade de um conflito, oferecendo aos inimigos da liberdade e da decência humana um ponto vulnerável para invasão do Continente americano.

É fora de dúvida que o barco oceanográfico soviético que aportou à Guanabara no mês passado veio fazer qualquer outra coisa disfarçada sob o pretexto de se abastecer de água doce, o que lhe permitiam as convenções internacionais sôbre a navegação, embora a Rússia não mantenha relações diplomáticas com o Brasil. Ou seria uma verificação hidrográfica nas proximidades de nosso litoral, o que lhe facilitaria o equipamento ultra-sonoro de que dispõe para tal, ou uma missão secreta de entendimento com amigos que deverão estar sob o contrôle das autoridades da Polícia Política, ou, quem sabe, em alto pôsto da administração pública.

Sirva-nos de advertência, porém, o que tem ocorrido, para que cessemos as rivalidades e vaidades entre as Classes Armadas, encarando as circunstâncias com objetividade, dotando a Marinha dos elementos navais e aeronavais de que ela precisa para cumprir a sua nobre missão de defender o

litoral do Brasil, tomando desde já as medidas preventivas e fazendo com as marinhas de outras nações amigas as combinações necessárias.

Nossas disponibilidades financeiras são poucas para enfrentarmos sòzinhos a solução de tão vasto problema militar. Mas não temos o direito de dispersá-los em obras que visam mais a um ataque a nós mesmos do que aos inimigos que venham do exterior. *Quero referir-me ao reequipamento da velha fortaleza da Laje, situada dentro da baía de Guanabara, sem nenhuma significação para proteger a entrada da barra, porque, quando o inimigo ali chegar, já estaremos liquidados, porque as outras defesas mais bem situadas estarão vencidas. Só poderá ser eficaz contra os nossos próprios navios dentro da baía...*

Não tenhamos ilusões; não há probabilidade de guerra com nações do Continente em nossa fronteira terrestre. Nossa sobrevivência como nação livre depende da fronteira marítima.

Confiemo-la à Marinha e à Aviação Naval, nela integrada.

O Globo — Rio de Janeiro, 9 de julho de 1959.

"TEMEM OS RUSSOS O POVO CHINÊS ?"

Philippe Ben, reporter suiço, de volta da Russia, revela que são grandes os esforços de polidez dos russos em relação aos chineses mas êstes consideram insuficiente a ajuda soviética — "Chauvinismo" russo estimulado pelo Partido Comunista da URSS.

Philippe Ben, repórter da "Tribune de Genève", esteve na Rússia em busca de resposta adequada à pergunta: "Temem os russos o povo chinês? Antes de sua viagem à Russia percorrera várias capitais européias. Em regiões ocupadas pelos comunistas ouviu restrições à situação da China, considerada sombria às portas de uma catástrofe econômica, falência da industrialização e coletivização, considerada esta última como terror mais atroz do que o do período stalinista. De turistas ocidentais vindos da China ouviu, no entanto, o contrário, inclusive a afirmação de que Pekim acabaria sucedendo Moscou na liderança do comunismo mundial, tal o dinamismo que se observava no extenso país asiático.

Ao chegar a Moscou o repórter suiço teve grande decepção: os jornais comunistas quase nada escrevem sôbre a China. Eram tão reduzidas as informações que qualquer cidadão ocidental está bem mais informado que os russos sôbre a China.

Philippe Ben não ouviu Kruschev, mas obteve o depoimento de técnicos, economistas, militares e diplomatas russos conhecedores da China. Todos lhe falaram de "coisas imensas", entusiasmo generalizado, dificuldades enormes a serem vencidas. Recusavam-se sempre a sair dessas afirmações gerais e irritavam-se ante a pergunta sôbre possíveis divergências ou choques entre russos e chineses, causados pela diferença histórica, técnica, etc. "Essas insinuações sem base — foi a resposta que Philippe Ben recebeu dez, vinte e muito mais vêzes atestando o cuidado evidente do PC da URSS em evitar o crescimento de rumores sôbre desentendimentos sino-soviéticos — foram inventadas pelos imperialistas, apavorados ante a inquebrantável solidariedade soviético-chinesa"

Política prática de um ditador

Depois de mais de um mês na Russia escreveu o repórter do "Tribune de Genève": "Ninguém sabe o que passa na cabeça de Kruschev mas parece que êsse homem prático não está ainda preocupado com o equilíbrio de fôrças entre a Russia e a China no futuro. Ocupa-se, sobretudo, com o presente e a China é hoje tão bem mais fraca que a Russia que esta nada tem a receiar de sua parte. Além disso, na guerra que sustenta contra o mundo capitalista todo acréscimo do poderio chinês representa uma vantagem. Parece que o essencial nas atuais relações entre russos e chineses não é que os primeiros acreditam nos segundos, mas que êstes reprovam muitas coisas naqueles, principalmente por não tê-los tratado no passado como iguais e de não os ajudar agora na medida a que consideram ter direito".

Estrangeiros, já radicados há vários anos em Moscou, revelaram ao repórter suiço que os esforços de polidez dos russos em relação aos chineses passaram a ser bem mais acentuados após a visita de Kruschev a Pekim, no verão passado. Parece provável que, na visita, o dirigente russo ouviu muitas censuras de Mao Tsé Tung e certamente prometeu levá-las em consideração. Em Moscou numerosos chineses não ocultam o descontentamento existente na China quanto à ajuda soviética, que classificam de insuficiente. Não escondem os chineses que a China, "sem máquinas procura industrializar-se por outros meios, especialmente através da organização de comunas gigantescas".

Ainda na opinião dos mesmos observadores os russos não consideram a China como concorrente séria ou perigosa nem mesmo num futuro longínquo. O temor dos russos, que os comunistas estimulam através de rumores constantes, é de

que "uma nova agressão imperialista está sendo preparada sob a direção dos americanos". "Essa crença — escreve Philippe Ben — lhes inspira um "chauvinismo" incapaz de ser encontrado em qualquer país ocidental e apenas comparável ao "chauvinismo" alemão do tempo de Kaiser". Convém salientar que êsse "chauvinismo", na opinião de vários diplomatas estrangeiros, é aliado n.º 1 do Partido Comunista da URSS, que o estimula por todos os meios.

Em relação ao chineses predomina, em geral, entre os russos, um sentimento misturado de certeza de superioridade e de proteção "paternal". "Os chineses... Ah, êles são nossos..." E' uma frase muito ouvida na Russia.

Esforços de Moscou para agradar os chineses

Segundo descreve Philippe Ben são consideráveis os esforços dos comunistas russos para conquistar as boas graças dos chineses. "Cada cidade soviética — escreve — apresenta atualmente os traços de uma invasão amarela. A Universidade de Moscou não parece abrigar menos chineses do que russos. Existem chineses em tôdas as partes: trabalhando em fábricas, assistindo a espetáculos teatrais, visitando museus. São numerosas as delegações chinesas alojadas em hotéis russos. E' quase impossível entrar num restaurante de Moscou que não tenha, no meio do salão, uma mesa de banquete ocupada por chineses. O mesmo acontece em Leningrado, Kiev e até em Riga, apesar de afastada e tão ocidental. Não há cerimônia oficial — elas são numerosíssimas — onde chineses não sejam convidados de honra. E nenhum discurso deixa de mencionar a amizade soviético-chinesa, cuja base — afirmam os oradores — repousa na completa igualdade dêsses dois países, exercendo conjuntamente a "liderança do bloco socialista".

Reação dos estudantes russos

"A juventude soviética, especialmente os estudantes, vê os chineses de forma diferente. Para um estudante russo — escreve o repórter suiço — seu colega chinês é um ser extraordinário, um asceta que quase não come, quase não dorme, não namora, só possui um macacão azul e pode trabalhar vinte horas por dia. Conta-se mesmo uma anedota sôbre o comportamento dos estudantes na Universidade de Moscou : "O chinês chega sempre uma hora antes da aula e fica todo o tempo repetindo a lição. O alemão entra dez minutos antes, o tcheco cinco minutos, o polonês na hora, o búlgaro com atraso de um quarto de hora, o rumeno meia hora atrasado e o

russo perde a primeira aula. Na saída o russo sai antes da última aula, os demais com antecipação ou atraso idênticos à ordem de chegada e o chinês ainda fica uma hora decorando a nova lição. Contaram-me vários jovens russos, exibindo sorriso meio triste e meio cínico, — afirma Philippe Ben — que em relação à juventude ocidental êles tinham poucos prazeres, mas para os colegas chineses eram autênticos sibaritas que passavam todo o tempo embriagando-se ou às voltas com namoradas, apenas preocupados com o comprimento de suas calças ou um novo tipo de corte de cabelo..."

As centenas de milhares de chineses enviados à Russia pelo govêrno de Pekim, não há a menor dúvida, representam elementos selecionados que deverão formar os quadros políticos do novo império vermelho. Nêsse fato reside a razão de sua fanática dedicação ao trabalho e ao estudo. Como os jovens russos no passado, está agora a nova geração chinesa sacrificando sua mocidade, família e felicidade, sem que isso venha a representar a conquista do bem estar e da liberdade para o seu povo. A experiência russa é bem flagrante. O que alcançaram os russos em quarenta anos de regime comunista? A resposta, só pode ser uma: ditadura totalitária de uma classe superprivilegiada sôbre um povo que materialmente vive mal, intelectualmente está encarcerado nas malhas de uma ideologia materialista e socialmente perdeu a liberdade de falar, de crêr, de pensar, e até mesmo de se locomover, isto é, perdeu a liberdade em que se baseia a dignidade da civilização humana. (Copyright SEI)

HOMENAGEM DOS ROTARIANOS À MARINHA

O Rotary Club de Recife, na sua reunião de 11 de junho, prestou homenagem ao Dia da Marinha.

Especialmente indicado pelo Exmo. Sr Almirante Dias Fernandes, Comandante do 3.º Distrito Naval, o Comandante Pedro Borges Lynch, dignou-se fazer a palestra da reunião, sob o tema "Batalha Naval do Riachuelo".

A palestra, ouvida com o maior interêsse e atenção por todos os presentes, está reproduzida no n.º 46 do *Boletim do Rotary Club de Recife*, de onde a transcrevemos :

BATALHA NAVAL DO RIACHUELO

Palavras do Comandante Borges Lynch, na reunião de 11/6/1959

Sr. Presidente do Rotary Club do Recife

Srs. Rotarianos

Antes de iniciar a pequena palestra que motiva minha presença neste gentil almôço, eu lhes devo uma explicação. Esta palestra deveria ser pronunciada pelo Exmo. Sr. Contra-Almirante Augusto Roque Dias Fernandes, Comandante do 3.º Distrito Naval, a quem fôra endereçado o grato convite de trazer ao ilustre auditório que aqui nos honra com a sua presença, um resumido relato sôbre a Batalha Naval do Riachuelo, um dos grandes feitos da nossa História, que, hoje, comemoramos.

Contudo, o seu imperioso comparecimento às cerimônias que, neste dia, se realizam, nas diversas Unidades da nossa Marinha, impediram-no de atender a essa distinta solicitação, e, por êste motivo, aqui estou, honrado com a consideração que me dispensou, indicando-me para substitui-lo, em tão simpática tarefa, temeroso ante a magnitude da mesma, emocionado ante a presença de tão seleta assistência, mas, confiante na indulgente acolhida que terei, nêsses corações generosos, solícitos e complacentes que pulsam no íntimo de todos os verdadeiros rotarianos.

Há noventa e quatro anos passados, nos achávamos em guerra com a República do Paraguai, mas na realidade, o Brasil que, desde o tempo de sua independência até os nossos dias, jamais se aviltou pelos repulsivos e cobiçosos caminhos do Imperialismo e da Ambição Continentais, não combatia um povo e, sim, o Govêrno despótico e arbitrário de um ditador — Solano Lopez — que, sem fugir aos impulsos inconsiderados, próprios à personalidade de todo ditador, cego pelos seus sonhos de ambição desmedida, não vacilara em lançar a sua própria Pátria, e, com ela, o seu destemido povo, na voragem destruidora de uma guerra inglória.

O nosso território havia sido invadido e, tanto o exército invasor, quanto o nosso, necessitavam do domínio das vias fluviais como o meio vital à manutenção de suas comunicações e apoio.

Cabia assim à Marinha, sob o Comando em Chefe de Tamandaré, esta figura incomparável de marinheiro que, pela sua bravura, caráter, destemor e dedicação à Pátria é, hoje, o Patrono da nossa Marinha, uma importante tarefa de difícil missão qual fôsse a de apoiar os Exércitos Aliados em ação

nas cercanias de Corrientes e impedir a livre navegação inimiga pelas vias fluviais.

Êste possuía uma esquadra superior à nossa — 23 navios, bem armados, e apropriados à difícil navegação em rios de pouco fundo, como, os rios Paraná e Paraguai.

Tamandaré determina ao venerando Chefe Barroso o cumprimento daquela difícil missão. Depois de subir, cautelosamente, o rio Paraná, a 10 de junho, comandando as 2a. e 3a. Divisões, fundeara os seus navios, em escalão, e, a meia distância, entre Corrientes e o pequeno arroio chamado Riachuelo.

11 de junho de 1865...Domingo de Santíssima Trindade. Nove horas da manhã. Terminara a missa a bordo do Capitânia. Eis que tremula na lais da vêrga da Mearim, *que fazia o serviço da vanguarda, o palpitante sinal — Inimigo à vista.*

Imediatamente sucedem-se no Capitânia os sinais que interpretam a decisão do Chefe Barroso, no cumprimento da tarefa determinada — a destruição do inimigo: "Preparar para o combate", "Despertar os fogos", "Suspender ou largar amarras".

Desce o rio a esquadra paraguaia. São oito navios e na sua maioria trazem chatas artilhadas e guarnecidas com a gente para as abordagens.

Passam os paraguaios ao largo dos nossos e trocam-se as primeiras salvas da maior batalha naval já travada na América do Sul e que decidiria os destinos dos exércitos em luta.

Suspende Barroso com as suas Divisões em perseguição aos navios inimigos, no firme propósito de destruí-los a qualquer preço.

No lais da vêrga da Amazonas, *desafiando a metralha mortífera e incessante do poderoso inimigo, tremulam, sucessivamente, os sinais que vão fazer pulsar, ainda mais alto, os sentimentos de bravura, nacionalismo e destemor de cada um dos homens da heróica Armada Imperial: "O Brasil espera que cada um cumpra o seu dever", "Sustentar fogo que a vitória é nossa".*

Tão bem compreenderam os nossos marinheiros a verdadeira significação dêstes inolvidáveis sinais que mesmo com o sacrifício de suas próprias vidas conduziram as Fôrças Navais Brasileiras à memorável escalada de sucessivos triunfos que, de Riachuelo a Curupaití e Humaitá, possibilitaram aos nossos heróicos irmãos de armas — os gloriosos soldados de Caxias e Osório, a cobrirem-se de glórias na defesa da honra e da soberania da Pátria, ameaçadas.

Do fragor dessas batalhas, das águas sangrentas do seu cenário surgiram para a imortalidade os vultos de quatro bravos marinheiros que se perpetuaram, para sempre, na nossa História; reconhecimento e respeito que a Pátria reserva, sòmente, àqueles que sabem morrer e viver pela sua própria e pela sua honra. Barroso, Mariz e Barros, Greenhalgh e Marcílio Dias. Rendamos, pois, na homenagem a êstes bravos e dignos representantes do heroísmo da Marinha outrora, também, um culto de justo respeito, à bravura sem par, de todos que, desde as águas do Paraná até os dias de hoje, têm tombado no cumprimento do dever e da honra, para que o Brasil possa sobreviver honrando os sãos princípios liberais de que se fez paladino através um século de tradicional política internacional.

Se atentarmos sôbre os princípios que regem as atividades rotarianas, verificaremos, a indiscutível verdade, de que os mesmos decorrem dos mais sãos sentimentos de solidariedade humana. A sua nobre legenda — "Idéia de Servir" tem um sentido filantrópico, de trabalhar pelo bem comum da humanidade, contínua e ardorosamente, sem medir sacrifícios, na certeza, apenas, de que, muito acima dos elogios, muito acima das ostensivas manifestações de gratidão, está a serenidade de consciência dos que se desobrigam, altruìsticamente, de tão elevadas missões e vivem dentro das normas próprias a uma bem conceituada conduta moral.

A natureza da vida do mar, seus cruzeiros por terras estranhas e hospitaleiras, comunica ao marinheiro um natural e generoso sentimento de fraternidade humana, e, na luta travada, aprende a sentir a pequenez do seu eu, aprimora as suas qualidades morais e torna-se uma criatura simples, solícita, desprendida e possuída de um elevado espírito de solidariedade humana.

Portanto, Srs. rotarianos, temos na similitude de nossa formação moral, um denominador comum que nos aproxima, recìpracamente, sob inconteste afinidade sentimental, traduzida pelo nobre lema rotariano: "Dar de si antes de pensar em si".

Estribado nessa identidade de sentimentos que irmana rotarianos e marinheiros, pelos laços de um mesmo sentido de vida e, porque, o Norte e o Nordeste do Brasil, têm concorrido com os maiores contingentes de homens para a nossa Marinha, ouso, no ensejo desta oportunidade, lançar pùblicamente, uma idéia, cujos esforços da campanha para sua objetivação, deixo ao encargo de seus sentimentos de consciente e tradicional brasilidade — refiro-me à criação de um monumento, no Recife, cidade que bem pode ser chamada a capi-

tal do Nordeste, no qual se perpetue a reverência da Pátria à memória do milhar de bravos marujos, mortos no cumprimento do dever, e "cujos corpos vagueiam ao sabor das ondas, tendo, apenas, para lhes abençoar a última morada, o signo resplandente do Cruzeiro"...

Mas, senhores rotarianos, a minha confiança em sua generosidade é tão firme que, a minha ousadia ultrapassará os limites do lançamento puro e simples daquela idéia. Data vênia, permiti-me ainda, lhes sugerir um local digno de tão patriótica iniciativa.

A 2 de março de 1630, sob o segundo esmagador ataque, desferido pela potente esquadra invasora, comandada pelo Almirante holandês Weendenburg, contra os Fortes de São Jorge e o do Mar, também chamado do Picão, as suas heróicas guarnições capitularam, depois de resistirem, com invulgar bravura, a um assédio e tenaz bombardeio de quatro dias consecutivos... Até a vitória do épico movimento da Restauração Pernambucana, aquêle velho forte, sob o contrôle do inimigo, fez parte do cinturão das numerosas fortalezas da cidadela construída pelos holandeses, para a salvaguarda da posse de Recife, e de Olinda, únicas cidades a que se restringiu a sua ação conquistadora, assim contida, pelas persistentes investidas de guerrilhas e de emboscadas que cortaram tôdas as tentativas feitas para expandir a sua ocupação para o interior do País.

Com o evoluir das armas de guerra, quedou-se impotente e abandonado, reduzindo-se a ruínas que só falavam do seu glorioso passado, até que em 1910, com as reformas dêste pôrto, desapareceram seus últimos vestígios.

Rotarianos! A sua Marinha tem um legado de honra e de gloriosas tradições que não pertence sòmente aos seus marinheiros, mas, também, aos Senhores, que, naturalmente, são parte integrante e inalienável do povo do Brasil, a quem cabe a honra de merecê-lo, conservá-lo e engrandecê-lo, através dos séculos.

Ergamos, pois, no local em que existia o Forte do Picão, um monumento singelo, mas que simbolize o extremo sacrifício de tantos bravos marujos na maioria filhos desta generosa região, sacrificados no caminho da honra e do dever, numa patente reafirmação, da coragem, do desprendimento, dos heróicos defensores daquele reduto, que souberam resistir e morrer, lutando pela integridade desta terra, contra a audácia dos poderosos invasores.

Erguido nos próprios arrecifes, numa posição conspícua, logo na bôca da barra, sôbre as desaparecidas ruínas do histórico Forte, a sua sugestiva imagem, há de se gravar, eter-

namente, nos corações de milhares de brasileiros que por ali passarem, pela perene evocação, dêste merecido preito de reconhecida gratidão, em que a Pátria estremecida, através das mãos dadivosas de Pernambuco, presta, aos heróicos marinheiros, da sua Marinha de Guerra e da sua Marinha Mercante, oficiais e subalternos, confundidos e irmanados no mesmo destino e na mesma determinação heróica, de sacrificarem suas próprias vidas para que o Brasil, e, particularmente, os seus acolhedores e valorosos irmãos do Norte, pudessem sobreviver respectivamente, como Nação e como povo.

São mil nomes! Mil heróicos marinheiros, que têm para última e digna morada as indomáveis profundezas do Mar! Seus restos vagueiam ao sabor das ondas... mas, o marulhar incessante das águas do Oceano, entoa e, há de entoar, eternamente, cânticos de merecido reconhecimento à sublimidade de sua glória.

Aqui, com a devida permissão da seleta assistência que atenciosamente nos ouve, gostaríamos de abrir um parêntesis para um rápido comentário.

Todos nós que tivemos o honroso prazer de desfrutar do convívio de Mario Melo não desconhecíamos a sua absoluta intransigência pela verdade histórica.

Assim, no pouco tempo que nos foi concedido para a elaboração dessa nossa despretensiosa palestra, custou-nos mais a pesquisar as curtas referências que fazemos sôbre atos ligados à História de Pernambuco, do que a execução do restante do trabalho.

Isto se deveu a uma similar circunstância — o respeito devido à memória de Mario Melo que, se vivo fôsse, não nos pouparia quaisquer deslizes desta natureza, martelando-nos, impiedosamente, com seus veementes protestos em defesa da verdade histórica dêste Pernambuco a que soube amar com tanto desvêlo e dedicação, que se tornou a sua figura mais representativa, inalienàvelmente integrada à sua história e à sua vida.

AUMENTAM NOS PAÍSES COMUNISTAS OS ASSALTOS A PROPRIEDADE SOCIALISTA

Casos de corrupção administrativa envolvendo membros do PC — Luta pela sobrevivência, para fazer face ao baixíssimo nível de vida — Exemplos frizantes.

Não conseguem mais os dirigentes comunistas ocultar sua preocupação ante o constante aumento do número de crimes

contra a "propriedade socialista" nos países satélites e na URSS. Tais assaltos, não obstante a repressão rigorosíssima, evidenciam um novo insucesso do regime e da "moral" comunistas, ao mesmo tempo em que mostram as miseráveis condições de vida dos que trabalham nas fábricas, no comércio e no campo.

Assaltos em grande número

Não fossem tais assaltos tão numerosos e, certamente, não seriam debatidos pela imprensa comunista dos países satélites. Em Praga, o jornal comunista "Nova Myls", examinando o crescimento dos atentados à "propriedade socialista", revelou que em 1956 os roubos causaram prejuízos no valor de 400 milhões de "corôas", o que equivale a um oitavo da verba orçamentária para despesa de administração do ano passado. Dos elementos processados por crimes, em 1956, 28,7% o foram por assaltos a emprêsas estatais. Ainda no mesmo ano os danos, ocasionados pela sabotagem popular contra o Estado comunista, atingiram o total de 159 milhões de coroas. Concluiu o "Nova Myls" indicando que, a partir de 1956, aumentaram os prejuízos causados à "propriedade socialista".

A emissora de Varsóvia admite a existência de situação idêntica na Polonia. Só no primeiro trimestre de 1958, na capital polonesa, foram processadas 1.700 pessoas por crimes de furtos contra o Estado. Essa cifra, de acôrdo com a emissora, representava o dôbro dos processos realizados no mesmo período do ano anterior.

O "Rominia Libera", de Bucarest, refere-se a constantes assaltos aos bens do Estado, os quais vão de roubo de sacos de açúcar e de alimentos em geral ao corte de fios das linhas telefônicas.

O jornal húngaro "Hadjdu Bihari Naplo" conta vários casos de pilhagem de material ferroviário, dos quais resultou a condenação de 21 pessoas. Na Tcheco-Slováquia é também comum o roubo de material ferroviário que, segundo o "Rude Pravo", chegou em 1957 a cêrca de dois milhões de coroas.

Ainda na Rumania, entre os anos de 1953 e 1955, na linha férrea Debrecen-Nyiregyhaza, foram roubados de vagões alimentos no valor de 80.000 "forint".

Igualmente nas fábricas, a despeito da enorme fiscalização à saída dos operários, são comuns os casos de roubos. Convém destacar que, muitas vêzes, os autores são comunistas. O jornal "Rebotinichesko Delo", de Sofai, após noticiar constantes roubos de materiais de construção do Estado, indicou que numa fábrica de Gabrovi foram desviadas 50 toneladas de

cimento por um dos diretores comunistas da emprêsa, de nome Stefan Dimitrov.

Os roubos, segundo confessam alguns jornais comunistas, vão alimentar o mercado negro, que continua a existir, sem que contra êle tenham maior êxito as investidas do govêrno.

Falsificação de escrita

Não apenas nas fábricas mas também nos "kolkhoses" e "sovkhoses" ocorrem, continuamente, casos de assalto mediante a alteração da escrita. Nêsse terreno a imaginação é fértil, encontrando especialmente os dirigentes comunistas mil meios e modos de conseguir recursos financeiros extras, à custa do Estado ou em prejuizo dos cooperadores dos "kholkhoses".

Na Bulgária, segundo o "Trud", de Sofia, um grupo de funcionários de escritório ganhou muito dinheiro, alterando os registros das despesas de construção ou conservação de hospitais, escolas, etc. Os documentos oficiais originais eram destruidos e substituidos por outros, já com as novas despesas, do que resultava apreciável saldo em dinheiro para os bolsos dos servidores desonestos, muitos dos quais eram comunistas.

A origem dos crimes

Devem ser feitas algumas considerações sôbre a origem dessa prática criminosa. Em geral, os crimes de alteração de escrita, fornecimento de materiais com ordens falsificadas, tem como autores comunistas, aliados a funcionários, o que comprova elevado gráu de corrupção administrativa na máquina comunista.

Outra espécie de crimes contra a chamada propriedade "socialista" é representada pelo pequeno furto de materiais e alimentos, em tôrno dos quais existe (caso da Hungria citado pelo jornal comunista "Nepakarat") verdadeira solidariedade e esfôrço geral para proteger e encobrir os autores. Decorrem êesses casos das dificuldades cada vez maiores em que vivem os trabalhadores em vista dos baixos salários e do aumento do preço dos gêneros e utilidades de consumo obrigatório.

Outra categoria de ataques aos bens do Estado é representada por atentados ou atos de sabotagem, visando a desmoralizar o domínio comunista nas fábricas, nas zonas agropecuárias, nas ferrovias, etc. Êstes assaltos são sempre alvos de bárbara repressão comunista, pois representam uma prova da resistência nacional ao domínio soviético.

Sobrevivência popular

A repetição dos casos de roubos na Europa Oriental mostra que nenhum escritório, fábrica, edifício público ou emprêsa agro-pecuária está a salvo dessas ações contra a "propriedade socialista". Excluindo-se os casos de corrupção administrativa, nos quais figuram comunistas importantes dos países democráticos — um baixo nível de vida e um reduzidíssimo poder de compra dos assalariados. Sendo grande a escassez no abastecimento interno, os produtos desviados dos locais de trabalho encontram compradores certos no mercado negro. A ação comunista contra essa prática, não obstante o rigor exercido nos locais de trabalho, torna-se difícil pois a grande maioria dos trabalhadores aceita tais roubos como uma forma legítima de sobrevivência. Sendo uma prática generalizada, e não de apenas alguns elementos — é o que admite a própria imprensa comunista — um ajuda o outro, direta ou indiretamente, a burlar a vigilância dos guardas de cada local de trabalho, dificultando a repressão.

Apresentam os dados sôbre atentados contra a propriedade socialista um ensinamento interessante. Não conseguiu — apesar de tôdas as promessas — o comunismo, garantir o bem estar dos trabalhadores. E êstes, proibidos de formular reivindicações, para assegurar a própria sobrevivência, são compelidos a práticas desonestas, como forma de resistência à ação dos burocratas do partido que apenas cuidam de si próprios, sacrificando invariàvelmente os interesses do povo. (Copyright SEI)

DIFICULDADES DE UM CORRESPONDENTE COMUNISTA

O correspondente em Pekim do órgão comunista iugoslavo "Politika" fez, recentemente, inesperada auto-crítica. Admitiu o repórter Branko Bogunovic que, em seus artigos sôbre a China, sempre apresentava "apenas o melhor do novo *New Look* chinês". "Nada é mais difícil — afirmou — para um correspondente comunista, ante acontecimentos imprevistos no país em que se encontra, do que ser obrigado a esclarecer e justificar seu desenvolvimento de modo escrupuloso e objetivo". Admite o jornalista que errou mêses e anos seguidos, revelando apenas as melhores coisas da China. Justificando-se, afirmou que "o amor e a amizade" levaram-no a um registro parcial da realidade, omitindo os aspectos negativos do comunismo da China. (Copyright SEI)

NOTICIÁRIO

BRASIL

70.º ANIVERSÁRIO DO COLÉGIO MILITAR

O Ministro Mattoso Maia compareceu a 6 de maio às solenidades comemorativas do 70.º aniversário do Colégio Militar do Rio de Janeiro do qual é ex-aluno da turma que ingressou em 1904. Ao fazer a entrega oficial do mastro doado pela Marinha o titular da pasta dirigiu-se ao Corpo de Alunos com as seguintes palavras: *"Ao atender o pedido do General Augusto da Cunha Maggessi, digno Comandante dêste modelar educandário, para doar ao Colégio Militar o mastro cuja posse é agora efetuada, nada mais fiz do que dar uma pequeníssima prova material da minha imensa gratidão, por êste estabelecimento de ensino. De 16 de abril de 1904 a 31 de dezembro de 1911 fui seu aluno. Aqui começou a ser forjada, e muito bem, a minha mentalidade de futuro homem. Só Deus sabe o que devo e como sou grato ao Colégio Militar, pelo que fez pela minha formação de cidadão, civil e militar. Graças aos ensinamentos e conselhos aqui, exemplarmente, ministrados e recebidos, pude vencer, com galhardia, os embates da Vida. Vou mais longe. Dentre os assistentes a esta festa, há outras pessoas, militares e civis, que também aqui moldaram as suas personalidades e ocupam, hoje em dia, posição de responsabilidade na Sociedade, no Govêrno do País e em outros ramos ou setores de atividade pública e privada. Isso pôsto, peço a atenção de todos os alunos de hoje, para que, ao nos olharem ou fixarem, vejam em nós o que poderão ser no futuro, pois que esta tradicional Casa de Thomaz Coelho é um dos melhores estabelecimentos de ensino, como atestam os seus setenta anos de fecunda, útil e proveitosa existência".*

MENSAGEM À MARINHA BRASILEIRA DA REVISTA PORTUGUÊSA "DEFESA NACIONAL"

"A comemoração do "Dia do Marinheiro" do Brasil constitui uma consagração popular da simpática corporação que cultiva e perpetua as melhores virtudes da raça, uma manifestação de respeito pela função histórica desempenhada por

ela na consolidação política do país, e uma revelação do sentido perene de independência que a grandeza do sertão, a pujança da floresta, a impetuosidade dos rios gigantescos e a extensão das suas costas marítimas gravaram indelèvelmente na alma brasileira.

O marinheiro do Brasil, cooperando galhardamente na guerra do Paraguai, foi um artífice denodado da cristalização do espírito generoso e sentimental que inspira todos os actos da sua política externa; colaborando disciplinadamente na pacificação interna do país, representou a ânsia brasílica de unidade e vastidão, que veio a consolidar as fronteiras que os seus antepassados, a golpes de audácia e numa aventura sem par na história dos povos tropicais, deixaram desenhadas pelo rasto hesitante das suas heróicas correrias.

Os laços morais, que se materializam no espírito de corpo que exorna a Armada Brasileira, encontram o manancial que os vivificam e fortalecem na luta desigual que no século de seiscentos houve que travar com inimigos externos, fortes e organizados. Estimulados pela ambição, os invasores encontraram uma resistência feroz e determinada, capaz de todos os sacrifícios e de tôdas as audácias, porque era iluminada pelo ideal patriótico e pelo amor à Terra-Mãi. Nessa luta obstinada e enérgica, em que a Marinha desempenhou o seu brilhante papel, irmanaram-se, na generosidade e valentia, os filhos de Portugal e do Brasil, disputando-se entre si, como bons marinheiros, a bravura e os sacrifícios, numa cavalheiresca emulação.

Se a herança das tradições é rica, exuberante e honrosa, a feição leal com que a Marinha Brasileira tem sabido enobrecê-la e sublimá-la torna-a digna da admiração de todos os portuguêses.

É um testemunho de gratidão por essa fidelidade à herança transmitida que, modesta, mas sinceramente, Defesa Nacional" vem trazer à heróica Marinha de Guerra do Brasil, na ocasião em que a Nação a envolve no manto de gala do seu respeito e do seu carinho. — Lisbôa, 6 *de dezembro de* 1958 — (a) José Soares d'Oliveira. *Capitão-de-Fragata da Marinha de Guerra Portuguêsa. Diretor da Revista "Defesa Nacional".*

VISITA A ESCOLA DE MARINHA MERCANTE

No mês de maio, a Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro foi visitada pelo Almirante Lucio Meira, Ministro da Viação, Deputado Fernando Ferrari, líder da Minoria na

Câmara e o Almirante Sílvio Mota, Presidente da Comissão de Marinha Mercante. Os visitantes foram acompanhados pelo Ministro Matoso Maia e altas autoridades da Marinha, entre elas o Almirante Rego Monteiro, Diretor-Geral de Engenharia, uma vez que a visita relaciona-se à construção de uma terceira Escola na cidade de Rio Grande, antiga e justa aspiração do Estado sulino que deu ao País o Patrono da Marinha e o herói Marcílio Dias. A Escola em Rio Grande será construída com verbas do Fundo de Marinha Mercante, sob a orientação e fiscalização da Engenharia Naval que já enviou ao local das obras um de seus oficiais para verificar as condições do terreno e estabelecer os primeiros entendimentos com as autoridades regionais. O oficial que esteve em Rio Grando Govêrno estadual e de parlamentares que muito se emsos do Instituto Técnico de Pôrto Alegre para os trabalhos preparatórios indispensáveis à elaboração do projeto. Dessa forma a Escola de Marinha Mercante de Rio Grande será o resultado da conjugação de esforços de órgãos do executivo, do Govêrno estadual e de parlamentares que muito se empenharam para a concretização dessa idéia.

Os visitantes percorreram as instalações da Escola do Rio de Janeiro que servirá de base para a obra que será iniciada logo após o término do projeto.

NAVIO-ESCOLA "ALMIRANTE SALDANHA"

A 30 de junho pp., presentes os Almirantes *Jorge da Silva Leite*, Chefe do Estado-Maior da Armada e *Pedro Paulo de Araújo Suzano*, Diretor-Geral de Hidrografia e Navegação, foi comemorado a bordo do navio-escola *Almirante Saldanha* o 25.º aniversário de sua incorporação à Marinha Brasileira. Após mostra geral passada pelo Chefe do Estado-Maior foi lida em concentração a ré a Ordem do Dia do Diretor de Hidrografia e Navegação, alusiva à data, que constitui verdadeira fé de ofício do navio aniversariante e que se transcreve em seguida :

ORDEM DO DIA DO DIRETOR DE HIDROGRAFIA E NAVEGAÇAO

"É para mim um especial prazer e para grande parte da Marinha uma saudosa memória, lembrar um pouco dêste navio, nesta data, em que completa vinte e cinco anos de sua incorporação à Marinha de Guerra.

Êste é o primeiro navio da Armada que tem o nome de Almirante Saldanha. *Lembra à Marinha e à Nação a figura*

legendária do Contra-Almirante Luís Filipe de Saldanha da Gama, símbolo de Oficial da Armada, morto em combate em 24 de junho de 1895, em Campo Osório, no Rio Grande do Sul. Oficial de virtudes excepcionais, como cidadão e como militar, imolado nas lutas e ódios políticos da sua época, considerado até desertor por decreto do Govêrno Floriano Peixoto, soube cumprir o seu dever de brasileiro até o sacrifício, impondo-se, diante do julgamento implacável da História, à classe como símbolo e à Nação como exemplo.

O navio teve sua quilha batida nos estaleiros da Vickers Asmstrong, a 11 de junho de 1933, em Barrow-in-Furness, na Grã-Bretanha, e foi lançado ao mar a 19 de dezembro; entregue ao Govêrno Brasileiro no dia 11 de junho de 1934, foi incorporado à Marinha como Navio-Escola. Desloca 3 325 toneladas e tem 93,5 metros de comprimento e 16 metros de bôca e calado 5,80 metros. Sua máquina propulsora é um motor Diesel, tipo Vickers, de 6 cilindros, de 1 800 HP. A armação é de lúgar-escuna de 4 mastros, com 17 panos, que totalizam 2 316m2 de superfície vélica. Dispõe, como armamento principal para treinamento, de 4 canhões de 101 milímetros, em 2 torretas duplas, e de 1 canhão anti-aéreo de 76 milímetros.

Como equipamento para oceanografia o navio dispõe de um Laboratório *onde são feitas análises, medidas e observações para estudos relativos à oceanografia e uma* Estação de Sondagem *no convés. Dispõe de uma máquina de sondar eletro-mecânica capaz de sondar até 5 000 metros, prumos eletro-mecânicos menores e dispositivos e aparatos para coleta de amostras do fundo, as camadas superficiais ou sedimentadas, e para coleta de amostras da vida microscópica do mar, ou seja, do plankton. Está dotado também o navio de um aparêlho de sondar eletro-acústico capaz de sondar até 10 000 metros.*

O Almirante Saldanha *já navegou mais de 332 000 milhas, ou seja cêrca de 15 vêzes a volta à Terra pelo Equador e já fêz mais de 1 900 dias de mar, equivalentes a 5 anos e 2 meses no mar.*

A bandeira brasileira de honra do navio foi bordada a mão, por senhoras espírito-santenses, e por elas ofertada ao navio, em sua primeira estada em Vitória, na viagem inaugural, 21 de outubro de 1934.

Como Navio-Escola o navio fêz inúmeras viagens de instrução e representação do Brasil no Exterior. Já visitou: Inglaterra, França, Suécia, Noruega, Finlândia, Dinamarca, Bélgica, Alemanha, Holanda, Espanha, Portugal, Itália, Grécia, Turquia, Gibraltar, Córsega, Malta, Marrocos Francês,

Africa Equatorial Francesa, Africa do Sul, Madagascar, Egito, Arábia, Líbano, Paquistão, India, Ceilão, Gôa, Singapura, Java, Havai, Guan, Açores, Cabo Verde, Canárias, Estados Unidos, Canadá, México, Nicaragua, Barbados, Panamá, Jamaica, Cuba, Pôrto Rico, República Dominicana, Trinidad, Venezuela, Colombia, Equador, Perú, Chile Uruguai e Argentina.

Presentemente o NE Almirante Saldanha *está subordinado à Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha. E' utilizado como* Navio Oceanográfico, *para trabalhos relativos ao Ano Geofísico Internacional. A missão do navio é a realização do programa oceanográfico do Plano de participação brasileira no Ano Geofísico* 1957/58. *O Brasil comprometeu-se a fazer a prospecção oceanográfica de três áreas: a primeira compreendida entre os paralelos de Cabo Frio e de Salvador e entre a costa e o meridiano da Ilha da Trindade; a segunda entre os paralelos de Cabo Frio e o Cabo Polônio e à distância de* 300 *milhas da costa e a terceira na Foz do Amazonas entre os meridianos do Cabo Orange e do S. Luiz e à distância de* 300 *milhas. As duas primeiras áreas já foram exploradas e o navio atualmente executa a última.*

Que êle seja tão belo em seu futuro como êsses vinte e cinco anos de sua vida na Marinha. Que em sua nova missão oceanográfica possa trazer ao Brasil e à humanidade mais um acêrvo de relevantes serviços.

(a) *Pedro Paulo de Araújo Suzano*
Vice-Almirante — Diretor-Geral.

MENSAGEM PORTUGUÊSA

O Ministro Mattoso Maia recebeu por intermédio do Chefe do Estado-Maior da Armada, Almirante Jorge Leite, uma artística pasta contendo uma mensagem, em fôlhas de pergaminho, enviada pelo Diretor da revista portuguêsa "Defesa Nacional", Capitão-de-Fragata José Soares d'Oliveira. A mensagem é dirigida à Marinha Brasileira "em testemunho da gratidão pela fidelidade à rica, exuberante e honrosa herança transmitida pelos marinheiros portuguêses aos brasileiros que têm sabido enobrecê-la e sublimá-la tornando-se dignos da admiração de todos os portuguêses".

O Almirante Mattoso Maia, em atenção ao valor histórico e artístico da mensagem determinou que fôsse ela remetida para o Serviço de Documentação Geral da Marinha que sabe-

rá conservar e divulgar essa prova de generosidade portuguêsa.

A ESTRADA BELÉM-BRASÍLIA

Com a finalidade de dar conhecimento à oficialidade da Marinha, reproduzimos aqui alguns dados da gigantesca obra ora em franca execução, a estrada Belém-Brasília.

Essa estrada é uma epopéia. Com seus 2 170 quilômetros de extensão tem 520 quilômetros abertos em plena selva amazônica, em terras nunca antes pisadas por civilizados.

Traçada na extensão de 1 200 quilômetros sôbre o divisor dos vales do Araguaia e Tocantins, em futuro próximo aí creará forçosamente novas zonas de produtividade e riqueza.

Possibilitando a ligação terrestre de Belém com o Centro-Sul do país, na realidade essa estrada integra materialmente uma vasta região ao território nacional. E mostra aos brasileiros que a ligação terrestre com Manaus, Acre, Rio Branco e Guaporé é obra que pode e tem que ser feita ainda por esta geração.

Belém-Brasília inegàvelmente é uma epopéia, uma reprodução dos feitos épicos dos bandeirantes que outrora delimitaram as fronteiras da pátria. Devemos olhar com admiração e reconhecimento todos os bravos que tudo deram e ainda dão para a abertura e complementação dessa obra gigantesca.

Não podemos calar nossa admiração e nossos aplausos aos que idealizaram e corajosamente levam avante obra de tal vulto que marca uma época. A todos, as nossas mais calorosas homenagens e o nosso mais sincero incentivo.

CONDECORADO O MINISTRO MATTOSO MAIA

No Salão Nobre do Ministério da Marinha, a 14 de maio pp., o Embaixador do Equador Neftali Ponce Miranda, condecorou o Ministro da Marinha Almirante Mattoso Maia, com a Ordem de Abdon Calderon, Medalha de 1.ª Classe.

Os Almirantes Ary dos Santos Rongel, Secretário-Geral da Marinha e Furtado de Mendonça, Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada estiveram presentes à cerimônia, além do Adido Naval Equatoriano que acompanhava o Embaixador e dos Oficiais do Gabinete do titular da pasta. Na ocasião o Embaixador Ponce Miranda expressou os fraternais sentimentos do govêrno e povo de seu País para com as autoridades e povo brasileiros dizendo que de nossa união nascia a fôrça das Américas. O Ministro Mattoso Maia agradeceu a ho-

menagem com as seguintes palavras : *"Senhor Embaixador: Acabo de ser distinguido por V. Exa. com a Ordem de Abdon Calderon. Ao receber tão insigne comenda, eu a recebo, Senhor Embaixador, mais como uma demonstração de aprêço e simpatia de seu país para com a Marinha do Brasil que como uma distinção pessoal a mim conferida. Posso, assim, ao agradecer a V. Exa. a gentileza e distinção dêste gesto, fazê-lo não só em meu próprio nome mas também em nome da Marinha do Brasil. Senhor Embaixador. Rogo a V. Exa. transmitir ao Govêrno do Equador que a Marinha do Brasil muito agradece a demonstracão de simpatia e amizade para com o seu Ministro. Rogo, ainda, a V. Exa. que aceite, juntamente com meus agradecimentos pessoais, os meus melhores cumprimentos pela ação que vem V. Exa. desempenhando em pról da crescente amizade entre nossos dois países. Senhor Embaixador, muito obrigado".*

REGRESSA AO RIO O ALMIRANTE QUINN

O Almirante John Quinn, Chefe da Missão Naval Americana em nosso País, regressou de sua viagem ao Norte e Nordeste, na qual teve oportunidade de conhecer as instalações da Marinha em Recife, Natal e Belém. Em Recife e Belém, o Almirante Quinn e sua comitiva foram recebidos, respectivamente, pelos Comandantes dos 3.º e 4.º Distritos Navais que os acompanharam na visita às diversas unidades lá sediadas e às obras que estão sendo feitas para a utilização do dique de Val-de-Cães (Belém) e para a construção de um dique em Recife, parte de um plano que ampliará o cais dêsse importante pôrto. Em Natal os visitantes foram acompanhados pelo Comandante da Base Naval de Natal percorrendo o Centro de Instrução Almirante Tamandaré; a Cia. Regional, o Centro de Formação de Reservistas-Navais e a própria Base Naval que dispõe do único dique existente, do Rio para o norte. Ao regressar o Almirante Quinn expressou sua apreciação pelo que lhe foi dado conhecer e pela cordial recepção que teve nos locais visitados. Nessa viagem o Almirante Quinn foi acompanhado pelo Capitão de Fragata Stephen Ray Towne, Engenheiro Naval, e pelo seu Ajudante de Ordens Primeiro-Tenente Carter C. Mathias. Escalando em Fortaleza, o Chefe da Missão Naval e sua comitiva foram convidados pelas autoridades navais daquela cidade para um almôço na Escola de Aprendizes Marinheiros do Ceará, ocasião em que puderam conhecer uma de nossas melhores escolas de formação de pessoal subalterno.

O MINISTRO MATTOSO MAIA NA HOLANDA

O titular da pasta, Almirante Jorge do Paço Mattoso Maia, seguiu, no dia 15 de julho pp., para a Holanda a fim de inspecionar as obras de adaptação e modernização do navio-aeródromo *Minas Gerais* e presidir a cerimônia de lançamento ao mar do petroleiro *Presidente Dutra*. O Ministro da Marinha embarcou no Galeão em companhia de sua senhora, e dos comandantes Helio Costa Bastos e Saul Joaquim de Abreu, tendo sido homenageado pelo Govêrno Holandês, durante sua permanência de cêrca de uma semana, naquêle país. Durante seu impedimento, o Almirante Jorge da Silva Leite, Chefe do Estado-Maior da Armada, assumiu a pasta como Ministro interino.

O ministro foi condecorado, com a grã-cruz da *Ordem de Oranje de Nassau*, concedida pelo govêrno holandês. O titular da pasta além de assistir à cerimônia de lançamento ao mar do petroleiro *Presidente Dutra*, visitou o navio-aeródromo *Minas Gerais* que se encontra em obras de modernização cujo término está previsto para meados de 1960. O Almirante Mattoso Maia e os oficiais de sua comitiva tiveram oportunidade de percorrer a maior unidade naval brasileira, verificando o andamento das obras e as transformações por que está passando o *Minas Gerais* para adaptação de uma pista em ângulo e do mais moderno equipamento existente. O seu regresso, de Roma, efetuou-se no dia 3 de agôsto, tendo chegado ao Rio no dia seguinte.

SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

Transcorreu a 21 de julho o 15.º aniversário do naufrágio da Corveta *Camaquã*, ocorrido em 1944, a 36 milhas do pôrto de Recife, quando em serviço de comboio. Tragados pelo mar, no meio de violenta tempestade, pereceram 41 tripulantes, entre êles o Capitão-de-Corveta Gastão Monteiro Moutinho, comandante. Êsse trágico acontecimento ocorreu dois dias após o afundamento do navio-auxiliar *Vital de Oliveira* torpedeado por submarino inimigo, nas proximidades do farol de São Tomé, no qual perderam a vida cem brasileiros. Como se dera por ocasião do torpedeamento do *Vital de Oliveira* a tripulação da *Camaquã*, em todos os momentos do drama, se mostrou à altura da situação, portando-se com coragem, calma e disciplina. Nos dois naufrágios faleceram 5 oficiais, 27 suboficiais e sargentos, 87 marinheiros, 15 taifeiros, 6 soldados fuzileiros navais e um menino de 8 anos de idade, que viajava acompanhado de seu irmão, marinheiro do

Vital de Oliveira. A História Naval registra essas lamentáveis ocorrências orgulhando-se dos vários exemplos de coragem que se somaram aos muitos já consignados em nosso honroso passado.

INCORPORAÇÃO DO NHI "ORION"

No dia 11 de junho foi incorporado à Armada, o navio-hidrográfico *Orion*, terceiro e último de uma série construída no Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro para os serviços hidrográficos da marinha brasileira. O *Orion* é, em tudo, idêntico aos NHi *Argus* e *Taurus*, ambos recentemente incorporados. Dessa forma ficam concluídas com grande êxito, face à rapidez com que foram executadas, as operações *Rio Branco* e *Hidromar* cujo propósito era o de dotar a Marinha com os mais modernos recursos para os levantamentos que constituem o estudo básico necessário à construção de cartas e à localização de faróis, faroletes, boias e outros tantos sinais que, em conjunto, estabelecem o balizamento da costa e dos portos, a cargo do Departamento de Sinalização Náutica da Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha. Pelo plano "Rio Branco" foram adquiridos, no Japão, com verbas do Fundo Naval, os navios *Sirius* e *Canopus* (1 878 ton. carregados) cujo equipamento inclui um helicóptero Kawasaki-Bell 47 G; 3 lanchas hidrográficas dotadas de ecobatímetros (sondas sonoras); laboratório de oceanografia; uma embarcação de desembarque; 4 ecobatímetros, sendo 2 hidrográficos, 1 oceanográfico, 1 de navegação; 2 jeeps; 1 equipamento raydist; 1 equipamento Loran; além de escritórios, camarins, salas de desenho, câmara escura, e outras instalações necessárias ao serviço técnico a que se destinam. O plano "Hidromar", transformado em operação executada em menos de três anos, entregou à hidrografia três pequenos navios completamente equipados, que já estão sendo e continuarão a ser usados nas tarefas para as quais sejam inconvenientes os navios maiores.

NAe "ALBION"

No dia 23 de julho pp. atracou no pier da praca Mauá, o navio-aeródromo inglês *Albion* que entrou no pôrto acompanhado da fragata *Leopard*. Os dois navios pertencem à Fôrça-Tarefa inglêsa, sob o comando do Vice-Almirante R. Dymock Watson, que esteve no Rio, a partir do dia 28, em visita oficial. O *Albion* sob o comando do Capitão-Mar-e-Guerra A.B. Cole, com uma guarnição de 152 oficiais e 1 500 praças,

suspendeu, no dia 27 juntamente com a fragata *Leopard* para juntar-se aos demais navios da Fôrça inglêsa para uma demonstração aeronaval ao largo do Rio, n dia 28. A fragata *Leopard*, que possui 15 oficiais e 190 praças, está sob o comando do Capitão-de-Fragata R.G. Guant e é igual à fragata *Lynx* na qual encontra-se o Vice-Almirante R. Dymock Watson. O Comandante do *Albion*, Comandante Cole, concedeu uma entrevista, após a atracação do navio, às 17,15, na qual terá oportunidade de falar sôbre seu navio, semelhante ao nosso *Minas Gerais*, porém maior, uma vez que o *Albion* desloca 27 000 toneladas a plena carga, enquanto que o navio aeródromo brasileiro, também de construção inglêsa, desloca 18 000 toneladas, a plena carga. Foram designados pelo 1.º Distrito Naval para as funções de oficiais de Ligação dos dois navios o Capitão-de-Corveta Luiz Robichez Sanchez e o Capitão-Tenente Pedro Taaffe Sebastiany, para o NAe *Albion*, e o Capitão-Tenente Alex Hennig Bastos, para a fragata *Leopard*.

CT "ARAGUA"

A 1.º de julho pp., pela manhã, chegou ao Rio o contratorpedeiro *Aragua*, da Marinha Venezuelana, sob o comando do Capitão-de-Fragata José Manuel Basso Gallegos, trazendo 51 guardas-marinha em viagem de instrução. O navio entrou à barra com o pavilhão do Capitão-de-Mar-e-Guerra Daniel Gomez Calcaño, Cheef da presente Missão e Diretor da Escola de Guerra Naval Venezuelana, salvando à terra brasileira com 21 tiros, de acôrdo com o Cerimonial Marítimo, e que foi respondida pela bateria de salvas do Centro de Instrução Almirante Wandenkolk. Logo após a atracação, o Chefe da Missão e o Comandante do navio deram uma entrevista coletiva à Imprensa, saindo de bordo, ao término desta, para as visitas protocolares previstas para o dia de sua chegada. À noite, na Ilha do Piraquê, o Comandante do 1.º Distrito Naval, Almirante José Luiz da Silva Junior, ofereceu uma recepção dançante aos oficiais e guardas-marinha visitantes.

ATOS ADMINISTRATIVOS

Alteração na legislação do Impôsto de Renda

A Lei n.º 3 553 de 27 de abril de 1959 estabelece o impôsto complementar sôbre a renda de pessoas físicas e dá outras disposições. (Bol. 19/59)

Baixa de Navios

O Aviso n.º 827 de 10 de abril de 1959, manda dar baixa do serviço da Marinha aos submarinos *Tupi* e *Tamoio* (Bol. 19/1959).

De interêsse militar as funções de direção ou orientação técnica na nova Capital.

O Decreto n.º 45 956, de 5/5/59, considera de caráter ou interêsse militar as funções de direção ou orientação técnica exercidas por oficiais das Fôrças Armadas na Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil. (Bol. 20/59).

Uso de Medalhas estrangeiras

O Aviso n.º 1 026, de 6/5/59, regulamenta o uso de Medalhas estrangeiras nos uniformes do pessoal da MB. (Bol. 20/59).

Seqüestro e perda de bens de enriquecimento ilícito

A Lei n.º 3 502, de 21 de dezembro de 1958, regula o seqüestro e perda de bens nos casos de enriquecimento ilícito, por influência ou abuso de cargo ou função. (Bol. 22/59).

Uniforme para alunos das Escolas de Marinha Mercante.

O Aviso n.º 839, de 10 de abril de 1959, publica o regulamento de uniformes para os alunos das Escolas da Marinha Mercante. (Bol. 22/59).

Incorporação de Navio

O Aviso n.º 1 200, de 26 de março de 1959, manda incorporar ao serviço da Armada o contratorpedeiro *Pará* (Bol. 22/59).

Alojamento das tripulações da Marinha Mercante

O Decreto n.º 46 130, de 2 de junho de 1959, aprova e publica o Regulamento sôbre alojamento das tripulações da Marinha Mercante. (Bol. 24/59).

Incorporação e Subordinação de Navio

Pelos Avisos n.ºs 1 254 e 1 255, de 4 de junho de 1959, é incorporado ao serviço da Armada e subordinado à Diretoria Geral de Hidrografia e Navegação o NHi *Orion*. (Bol. 24/59).

Extinção de Fôrça Naval

Aviso n.º 847 de 11-4-59 extingue o 1.º Esquadrão de Caça-Submarinos. (Bol. 25/59).

Classificação de Navio

Pelo Aviso n.º 1 287 de 10/7/59 é classificado o NE *Guanabara* como Navio em Reserva temporàriamente. (Bol. 25/59).

Baixa de Navios

Pelo Aviso n.º 1 372, de 16/6/59, é dado baixa do Serviço de Marinha aos Navios : NF *Henrique Dias*, NF *Vidal de Negreiros* e NT *Ilha Grande*. (Bol. 26/59).

Insubsistente o Decreto n.º 45 647

Por Decreto n.º 46 231, de 17 de junho de 1959, torna insubsistente o Decreto n.º 45 647, de 25 de março de 1959 que aprova o Regulamento para o Serviço de Documentação Geral de Marinha (Bol. 27/59).

Baixa de Navios

Pelo Aviso n.º 1 452, de 26 de junho de 1959, é mandado dar baixa do Serviço de Marinha aos seguintes navios : CV *Carioca*, CV *Cananéia*, CV *Cabedelo*, NHi *Caravelas* e NHi *Camocim*. (Bol. 27/59).

Edifício do Ministério da Marinha em Brasília

É nomeado o grupo de trabalho para realizar os estudos necessários à preparação das especificações para o edifício destinado ao Ministério da Marinha em Brasília. Constitui-se dos Vice-Almirantes Pedro Paulo de Araujo Suzano (Diretor), Waldemar de Figueiredo Costa e Joaquim Carlos Rêgo Monteiro (EN). (Aviso n.º 1 462 de 30-5-59). (Bol. 8/59).

Regimento interno para a Escola Naval.

O Aviso n.º 1 537 de 9/7/59 aprova e publica o Regimento Interno para a Escola de Guerra Naval. (Bol. 9/59).

Preenchimento de vagas nos cursos de formação de Oficiais das Escolas de Saúde

A Lei n.º 3 579, de 10 de julho de 1959, assegura 60% das vagas existentes nos cursos de Formação de Oficiais da Escola de Saúde dos Oficiais do QAO, oficiais auxiliares, subtenentes, suboficiais e sargentos das Fôrças Armadas diplomados em Medicina, Odontologia, Farmácia e Viterinária. (Bol. 30/59).

Regulamento para a Diretoria de Engenharia da Marinha

O Decreto n.º 46 418, de 14 de julho de 1959, publica e aprova o Regulamento para a Diretoria de Engenharia da Marinha. (Bol. 30/59).

Regulamento para os Centros de Contrôle de Estoques

O Decreto n.º 46 424, de 14 de julho de 1959, aprova e publica o Regulamento para os Centros de Contrôle de Estoques.

Criação e regulamentação do Instituto de Pesquisas da Marinha

Os Decretos n.ºs 46 426 e 46 427, de 14 de julho de 1959, criaram e regulamentaram, respectivamente, o Instituto de Pesquisas da Marinha. (Bol. 30/59).

Extinção de Comissão

O Aviso n.º 1 586, de 18 de julho de 1959, extingue a Comissão de Construção de Bases Navais.

Incorporação da Escola de Escrita e Fazenda ao CIAT.

Pelo Aviso n.º 1 601, de 22 de julho de 1959, resolve-se a incorporação da Escola de Escrita e Fazenda ao "Centro de Instrução Almirante Tamandaré". (Bol. 31/59).

Crédito especial para o Instituto de Pesquisas da Marinha

A Lei n.º 3 601, de 29/7/59, autorizou o Ministério da Marinha a abrir o crédito de Cr$ 85.000,000,00 para despesas do prosseguimento da construção e instalação do Instituto de Pesquisas da Marinha (Bol. 32/59).

Distintivo para o NHi "Sirius"

O Aviso n.º 1 634 de 10/7/58 aprova o distintivo do NHi *Sirius*.

Distintivo para o NHi "Canopus"

O Aviso n.º 1 637 de 10/7/58 aprova o distintivo do NHi *Canopus*.

Distintivo para o Sanatório Naval de Nova Friburgo

O Aviso n.º 0 250, de 17/2/59, aprova o distintivo para o Sanatório Naval de Nova-Friburgo.

Concessão de distintivo para a Fábrica de Torpedos da Marinha

O Aviso n.º 2 406, de 29/8/57, concede o distintivo à Fábrica de Torpedos da Marinha. (Bol. 33/59).

Concessão de distintivo para a Escola de Aprendizes Marinheiros de Santa Catarina.

O Aviso n.º 2 792, de 17/10/57, concede distintivo à Escola de Aprendizes de Marinheiros de Santa Catarina. (Bol. 33/59).

Instruções para Ingresso no QOAM.

O Aviso n.º 1 762 de 6/8/51, aprova instruções para Admissão ao quadro de Oficiais-Auxiliares da Marinha. (Bol. 33/59).

Criação de Serviço

O Aviso n.º 1 770 de 8/8/59 cria o Serviço de Instalação da Marinha do Brasil em Brasília. (Bol. 33/59).

L.M.

NECROLOGIA

CONTRA-ALMIRANTE, REF.º
ANTONIO DE CERQUEIRA E SOUZA

Faleceu em sua residência, nesta Capital, a 13 de julho do corrente ano, o contra-almirante ref.º Antonio de Cerqueira e Souza.

CONTRA-ALMIRANTE, REF.º
ALCEBIADES GOMES DE ALMEIDA

Em sua residência, nesta Capital, faleceu a 19 de julho de 1959, o contra-almirante ref.º, Alcebiades Gomes de Almeida.

CONTRA-ALMIRANTE, REF.º
MANOEL AUGUSTO PEREIRA DE VASCONCELOS

No dia 12 de julho pp. faleceu no Hospital de Sta. Tereza, nesta Capital, o contra-almirante ref.º Manoel Augusto Pereira de Vasconcelos.

CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA RRm.
AUGUSTO MATOSO DE OLIVEIRA

Faleceu a 4 de fevereiro de 1959, em sua residência, nesta Capital, o capitão-de-mar-e-guerra RRm. Augusto Mattoso de Oliveira.

CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA RRm.
JOSÉ AZENEU DE LACERDA

Em sua residência, a 12 de março de 1955, faleceu, nesta Capital, o capitão-de-mar-e-guerra, RRm, José Azeneu de Lacerda.

CAPITÃO-DE-MAR-E-GUERRA Ref.º
MARCELINO JOSÉ JORGE FILHO

No Estado de Sergipe, faleceu no dia 2 de fevereiro do corrente ano, o capitão-de-mar-e-guerra, ref.º Marcelino José Jorge Filho.

CAPITÃO-DE-FRAGATA MD.
DR. OTHON UBIRAJARA DIAS

Faleceu no dia 3 de maio pp. em sua residência, nesta Capital, o capitão de fragata, Md. Dr. Othon Ubirajara Dias.

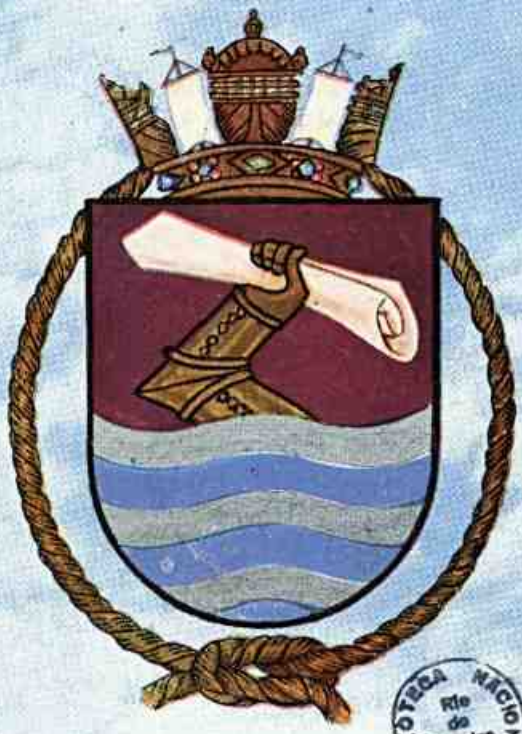
CAPITÃO-TENENTE AM.
JARDS GOMES DA SILVA

Em sua residência, nesta Capital, faleceu, a 20 de julho do ano corrente, o capitão-tenente, AM, Jards Gomes da Silva.

As famílias enlutadas a *Revista Marítima Brasileira*, envia sentidas condolências.

REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA

MINISTÉRIO DA MARINHA
RIO DE JANEIRO



ESTA REVISTA MANTÉM INTERCÂMBIO COM AS SEGUINTES PUBLICAÇÕES:

ARGENTINA — *Boletin del Centro Naval — Brújula — Revista de Publicaciones Navales — Revista del Mar.*

BÉLGICA — *La Revue Maritime Belge.*

CANADÁ — *The Crownest — Canadian Geographical Journal.*

CHILE — *Revista de Marina — Memorial del Ejército de Chile — Revista de Caballeria — Revista de Artilleria.*

COLÔMBIA — *Armada.*

CUBA — *Cultura Militar y Naval — Boletin del Ejército.*

DINAMARCA — *J. L. News.*

EQUADOR — *Revista Municipal.*

ESPANHA — *Revista General de Marina.*

ESTADOS UNIDOS — *Electrical Communication — U. S. Naval Institute Proceedings — Foreign Affairs — Revista Aérea Latino Americana — The Journal of Politics — Journal of Research — Naval Aviation News — All Hands — Safety Review-Navigation — Naval Training Bulletin — Research Review — Civil Engineer Corps — Naval Aviation News — Inter-american Review of Bibliography.*

FRANÇA — *La Revue Maritime — La Houille Blanche — Triton — Neptunia.*

INGLATERRA — *Endeavour — The Journal of the Royal Artillery — The Journal of the Institute of Metals — The Dutch Shipbuilder.*

ITÁLIA — *Revista Marittima — Bolletino di Informazioni Marittime.*

MÉXICO — *El Legionario.*

PERÚ — *Revista de Marina.*

PARAGUAI — *Boletin Naval.*

PORTUGAL — *Anais do Clube Militar Naval — Revista de Marinha.*

URUGUAI — *Revista Maritima — Revista Militar y Naval.*

VENEZUELA — *Revista del Ejército, Marina y Aeronáutica — Revista de las Fuerzas Armadas.*

TÊRMOS NÁUTICOS

(*Nautical Terms*)

Acha-se à venda no *Serviço de Documentação Geral da Marinha*, 3.º pavimento do Ministério da Marinha, o dicionário em brochura, TÊRMOS NÁUTICOS — *Português-Inglês* — *Inglês-Português* — de autoria do capitão-de-fragata (R) A. de Azevedo Lima, pelo preço de Cr$ 300,00 o exemplar.

Para o Prêmio "Infante D. Henrique", o SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA possui, em folheto impresso, a relação dos Livros existentes no Gabinete Português de Leitura, à disposição dos interessados.

ANO LXXIX — Outubro, Novembro e Dezembro de 1959 — Ns. 10, 11 e 12

Revista Marítima Brasileira

Publicação do Ministério da Marinha

SEDE: SERVIÇO DE DOCUMENTAÇAO GERAL DA MARINHA
Ed. do Ministério da Marinha — Fone 23-8490 — R. 154 — Rio de Janeiro

SUMÁRIO

Os conceitos emitidos nos artigos assinados representam o pensamento de seus autores e não acarretam necessàriamente identidade de opiniões da "Revista Marítima Brasileira".

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO GERAL DA MARINHA

(S. D. G. M.)

DIRETOR

Contra-almirante CESAR AUGUSTO MACHADO DA FONSECA

★

Revista Marítima Brasileira

REDATOR-CHEFE

Cap.-Mar-e-Guerra (AM), R.Rm. Levy Scavarda

SECRETÁRIO

Luiz Augusto Ferreira de Moura

REDATORES

Capitão-de-Fragata ref. Alexandre de Azevedo Lima

Prof. Pedro de Miranda

REVISOR

Nélson de Araújo Lima

Registrada no Departamento Nacional de Propriedade Industrial, do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio sob n.º 191.188 — 27-12-1956

Decreto-Lei n.º 7 903, de 27-8-1945

Semana da Marinha

Em tempos idos, a Marinha Brasileira, como é sabido, dispôs de uma Esquadra cujo valor combatente atingiu a um grau de grande poder.

Essa eficiência, pois, dava aos seus homens fôrça moral bastante para o desempenho das funções que lhes eram acometidas.

Circunstâncias as mais diversas, concorreram para que êsse poderio não fôsse mantido no correr dos tempos.

Sem os meios propícios e os recursos necessários a uma campanha no mar, em extensas águas, como acontece em um país como o Brasil, que é essencialmente marítimo, não há possibilidade de se conduzir a guerra com a eficiência desejada.

Todavia, é certo, quaisquer que sejam as circunstâncias, a nossa gente lutará com heroísmo, abnegação, esfôrço e patriotismo.

Assim, em face dos preceitos e ensinamentos que regem a conduta da guerra hodierna, é mister que a Marinha Brasileira se reorganize, cresça e mostre-se digna do seu passado glorioso.

Guardar seus feitos, com o cuidado religioso das coisas santas, evocando-os com emoção, nos momentos oportunos, é também uma obrigação que nos cabe cumprir.

O Serviço de Documentação Geral da Marinha (SDGM) aproveita as comemorações desta *Semana* para fazer um apêlo veemente a todos os brasileiros, principalmente àqueles que escrevem ou se dedicam às letras, para que sejam defensores acérrimos da nossa Marinha, que vem desempenhando patriòticamente a sua missão.

César da Fonseca
Contra-Almirante (Ref.)

COMISSÃO DE HONRA

São as seguintes as autoridades civis e militares que constituiram a comissão de honra da "Semana da Marinha", de 1959: Prefeito Sr. Sá Freire Alvim, ministro Guerreiro de Castro, dr. Pedro Calmon, almirantes Sílvio Mota, Otacílio Cunha, Jorge D. Martins, jornalistas Herbert Moses, Luís Ferreira Guimarães, Washington de Castro Barbosa de Souza, Ari Viseu, e os srs. José Augusto Bezerra Medeiros, Jamil Amidem, Ibanir da Cunha Ribeiro, Mário Saladini, José Carlos de Macedo Soares, Francisco de Paula Bilmar, Antonin Polak, Charles Edgard Moritz, Lídio Lunardi, Pedro Paulo Penido, Sílvio Bering, Ivan Lamounier, Jardi Selos Correia, Taumaturgo da Silva Gayo, Manuel Barcelos, Antônio de Pádua Chagas Freitas, comodoro Carlos Pires de Melo, Jurandir Pires Ferreira, Dario de Azevedo Ribeiro, Antenor Rangel Filho, Paulo Ferraz, Francisco Gomes Maciel Pinheiro, Benedito Anselmo e Jesuíno Lourenço.

* * *

SAUDAÇÃO DO MINISTRO DA MARINHA

Ao início das comemorações da "Semana da Marinha", o almirante Jorge do Paço Mattoso Maia, ministro da Marinha, dirigiu a seguinte saudação:

A "Semana da Marinha" é a oportunidade feliz em que a Marinha Brasileira, evocando um passado cheio de glórias, sentindo um presente de árduo trabalho pela defesa da integridade nacional e aspirando a um futuro de paz, progresso e tranqüilidade para o nosso povo, encontra ensejo para prestar contas de seus trabalhos e de suas tarefas a todos os brasileiros. Nesta oportunidade, nossa maior aspiração é que cada vez mais se acentue a perfeita integração do povo brasileiro na mentalidade marítima e no espírito naval necessários para o progresso de nossa terra. Nessas comemorações os marinheiros do Brasil — da Marinha de Guerra e da Marinha Mercante — têm cívica satisfação e patriótico júbilo de estenderem suas mãos a quantos, no mar ou longe dêle, labutam pelo engrandecimento de nossa pátria, e, assim unidos, reafirmam sua fé nos destinos do Brasil e em suas instituições democráticas".

* * *

HOMENAGENS

No decorrer da Semana da Marinha foram reverenciados seus vultos ilustres e rememorados atos que constituíram marcos históricos no desenvolvimento do poder marítimo do Brasil.

Com o propósito de dar maior realce a essas cerimônias e fazer com que tôda a Marinha delas participe, foi organizado o programa abaixo, cumprido pelos órgãos competentes:

Nos Monumentos

Monumento comemorativo da "Abertura dos Portos" — Homenagem a cargo da Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro.

Monumento comemorativo do "Renascimento da Construção Naval" — Homenagem a cargo do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Alte. Joaquim Marques Lisboa
Marquês de Tamandaré

Monumento a Pedro Álvares Cabral e comemorativo da "Descoberta do Brasil" — Homenagem a cargo do Serviço de Documentação-Geral da Marinha.

Monumento do Almirante Barroso — Homenagem a cargo da Guarnição do Cruzador *Barroso*.

Monumento do Almirante Saldanha da Gama — Homenagem a cargo da guarnição do navio oecanográfico *Almirante Saldanha*.

Monumentos do Infante D. Henrique e Vasco da Gama — Homenagem a cargo da Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro.

Monumento do Almirante Pedro de Frontin — Homenagem a cargo do Estado Maior da Armada.

Monumento do Almirante Visconde de Inhaúma — Homenagem a cargo da Escola Naval.

Monumento do Almirante Wandenkolk — Homenagem a cargo do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Monumento ao Almirante Gomes Ferraz — Homenagem a cargo do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro.

Monumento do almirante Batista das Neves e Monumento aos mortos do *Aquidabã* — Homenagem a cargo do Colégio Naval.

Monumento do Almirante Teffé — Em Itaguai — RJ — Homenagem a cargo da Capitania dos Portos do Rio de Janeiro.

Monumento do Almirante Zenitilde Magno de Carvalho — Homenagem a cargo da Fábrica de Artilharia da Marinha.

Nos Cemitérios

Sepultura dos mortos da 1.ª Guerra Mundial — Homenagem a cargo da Fôrça de Contratorpedeiros.

Sepultura do Almirante Marques de Leão — Homenagem a cargo do Centro de Instrução Almirante Marques de Leão.

Sepultura do Almirante Castro e Silva — Homenagem a cargo da Base "Almirante Castro e Silva".

Sepultura do Almirante Morais Rêgo — Homenagem a cargo da Base "Almirante Morais Rego".

Sepulturas dos Almirantes: Ari Parreiras, Barroso Pereira, Soares Dutra e Custódio de Melo — Homenagem a cargo da Fôrça de Transportes da Marinha.

* * *

O DIA DO MARINHEIRO

Almirante Carlos Penna Botto

Mais uma vez festeja a Marinha, como, aliás, o vem fazendo, há 34 anos, a data do nascimento do Almirante Marquês de Tamandaré. O Aviso Ministerial n.º 3.322, de 4 de setembro de 1925, em boa hora baixado pelo inesquecível Almirante Alexandrino de Alencar, instituiu, com efeito, como Dia do Marinheiro, *a data genetíiaca daquêle que, nos têrmos explícitos do Aviso em questão: — "representa na História Naval Brasileira a figura de maior destaque dentre os ilustres oficiais de Marinha que honraram e elevaram a sua classe".*

Reverenciar a figura insigne de Tamandaré, glorioso patrono da nossa Marinha de Guerra, significa render também preito de justa homenagem ao marujo do Brasil, pois aquêle Almirante, antes de ostentar os bordados da mais alta hierarquia naval, usara, nos primórdios da sua vida, a blusa azul do marinheiro; antes de comandar as Esquadras que decidiram, pela sua atuação eficiente, dos destinos do Império, vestira a gola honrada do marujo, a bordo das naus e das fragatas que consolidaram a Independência da nossa Pátria.

Antes de ingressar no oficialato naval, Joaquim Marques Lisboa enrijecera a sua fibra de homem do mar no convés da fragata Niterói *e da nau* Pedro I, *subindo às gáveas, alojado nas cobertas, vivendo à sombra das bujarronas e velas destái. Naquela fragata, num memorável cruzeiro que tocou às raias de verdadeira epopéia naval, o jovem voluntário, no verdor dos seus 16 anos, presenciara a inacreditável façanha de um pequeno navio de lenho — mas guarnecido por homens de aço — que, sòzinho, ousara perseguir tôda uma Esquadra lusitana até sentir os seus papafigos e gáveas infunados pelas brisas do Tejo...*

Concomitante com o culto à memória e aos feitos do insigne Almirante que tanto abrilhanta os anais da nossa História Naval, os festejos da chamada Semana da Marinha, *de 6 a 13 do corrente, visam também permitir ao público o ensejo de um contato mais íntimo com a Marinha, que resulte numa melhor apreciação das coisas navais, e, sobretudo, num melhor conhecimento de como vivem, mourejam e labutam, nas lides de belíssimo mas afonoso* métier, *a gente que tripula as nossas naus de guerra. Êsses festejos, consagrações e conferências terão, portanto, entre outros, o mérito de focalizar a atenção dos brasileiros nas suas fôrças-navais, na sua Marinha. E essa Marinha é sobremodo digna do acrisolado interêsse, da ansiosa preocupação, do incessante desvêlo de todos os bons patriotas. Ela deve representar a guarda avançada da nossa defesa. Ela terá de ser no futuro o que sempre foi no passado, a saber: — o mais seguro penhor da nossa integridade nacional.*

Agindo tàcitamente, sem alardes, nem sempre os seus feitos se tornaram bem conhecidos ou foram suficientemente disseminados; atuando em órbitas muito especiais, exclusivas, fora do fácil alcance do público em geral, nem sempre as suas influências ou repercussões na vida nacional foram devidamente aprendidas ou aquilatadas, malgrado o caráter inequívoco de que se revestiram.

Trabalhando sempre "em silêncio", silêncio que tem sido por vêzes levado ao exagêro, essa Marinha do Brasil tem representado, na vida interna e externa do país, papel sempre decisivo, embora a miúde despercebido.

Tanto no âmbito interno, quanto no internacional, coube sempre à Marinha Brasileira atuação de sublimada importância, desde os primórdios da nacionalidade, desde as longevas eras da Independência!

Foi a Marinha, com efeito, que permitiu ao brado de "Indepen-

dência ou Morte", nobre e bravamente proferido nos rincões do Ipiranga, encontrar éco no resto do Brasil, do Norte ao Sul. Não fôsse o País, naquela época, um vasto arquipélago de Províncias; e não fôssem as vias marítimas e fluviais as únicas então abertas ao tráfego e às comunicações...

As naus brasileiras foram o porta-voz do brado de liberdade de 7 de Setembro de 1822; veicularam pelo litoral afora, e pelos rios adentro, os propósitos de independência naquela data firmados em terra paulista. E essas naus, com seus canhões, não só afugentaram dos nossos mares os reinóis opressores, como também os fizeram capitular, nos portos que ocupavam, depois de cortadas as comunicações marítimas com a Metrópole e impossibilitada, assim, a remessa de qualquer socorro.

Bem verdadeira é, por certo, a lapidar sentença de Ruy Barbosa: — "o oceano tem sido quase invariàvelmente o campo de batalha pela Independência das Nações que confinam com o mar".

Foi a Marinha que criou o "ambiente" propício às lutas pela libertação brasileira; foi ela a viga mestra de tôda a estrutura do 1.º Império.

Sem a Marinha, quaisquer tentativas, embora, não teriam superado a categoria de meros pruridos inconseqüentes não teriam passado de anseios ingênuos e temerários destinados à morte no próprio nascedouro... Sem a Marinha, jamais D. Pedro I teria tido a veleidade de arrancar do solo brasileiro os tentáculos da metrópole portuguêsa.

A Marinha foi o grande fatôr, o fatôr n.º 1, no capítulo da libertação da nossa terra. E se mais tarde, através do 2.º Império e da República, o Brasil se manteve sempre coeso, íntegro na sua vastidão territorial e nos seus costumes, foi isso grandemente devido à ação da Marinha de Guerra.

Ela representa o agente nacionalizante, "aglutinante", por excelência, em vista da facilidade com que pode agir nos diferentes setores do país; em vista da rapidez e da eficácia com que pode levar aos brasileiros de tôdas as regiões litorâneas e fluviais os verdadeiros sentimentos patrióticos.

São êsses sentimentos patrióticos que instilam nas populações, até ao cerne, a mística da Pátria e galvanizam todos os esforços no sentido de manter, de honrar e de conduzir aos seus alevantados destinos a grande terra legada pelos nossos maiores; são êsses sentimentos que representam a seiva de "brasilidade" que, circulando pelos nossos mares e rios, vivifica o organismo nacional.

No dilatado setor internacional, e afora as lutas contra a metrópole portuguêsa, a Marinha de Tamandaré e de Barroso sempre significou a guarda avançada do Brasil. Quer nos rios Paraná e Paraguai, quer no rio da Prata, quer nas águas do Atlântico Central e Meridional, as nossas côres, pendentes das naus-de-guerra da Terra

de Santa Cruz, sempre panejaram ao sôpro vivificante da vitória, da vitória conquistada sôbre os inimigos do Brasil!

As nossas flâmulas azuis se habituaram ao triunfo...

A Marinha teve sempre "magna-pars" nos conflitos em que se viu envolvido o Brasil, e nas duas Guerras Mundiais isso de novo aconteceu.

Os êxitos invariàvelmente obtidos pelos nossos marinheiros de outrora incutiram nos nossos marinheiros de hoje, através da tradição naval, a confiança na vitória e o firme propósito de sempre subjugar, no mar, os adversários do Brasil. Se, no futuro, nova ocasião fôr apresentada, a essa Marinha, de defender o Brasil, acautelando-lhe o porvir, a soberania e a altivez, ela entrará em luta com o elevado moral de quem já venceu no mar, animada pela tradição das vitórias navais que os nossos antepassados alcançaram. E uma Esquadra que se lança à batalha inspirada pela brilhante tradição já conseguida em lutas no mar, leva à meia-adriça os pavilhões da vitória!

Diário de Notícias — Rio de Janeiro, 13 de dezembro de 1959

A MARINHA NA 2.ª GUERRA MUNDIAL

"*Prezados ouvintes da* Rádio Jornal do Brasil.

Ao comemorar-se nêste ano de 1959 a Semana da Marinha, parece-me oportuna a lembrança de alguns serviços prestados pelas nossas Marinhas de Guerra e Mercante na 2.ª guerra mundial, lembrança essa destinada principalmente aos jovens que naquela época atravessavam a deliciosa e despreocupada fase da meninice. Muitos de V.S., nos seus folguedos e jogos infantis, nem imaginavam que isso só era possível porque os nossos marinheiros, aliados aos marinheiros americanos, patrulhavam incessantemente as águas do Atlântico, assegurando o nosso comércio pelas vias marítimas. Se houvesse falta de suprimento de petróleo nos nossos portos durante 30 dias, o país entraria em colapso, pois deixariam de funcionar quase tôdas as indústrias, todos os caminhões, automóveis, tratores, usinas diesel-elétricas, etc. E não era só o Ouro Negro que os combóios traziam à nossa terra: eram as grandes unidades para o início da instalação da Usina Siderúrgica de Volta Redonda; eram as matérias primas e os produtos industriais indispensáveis para o funcionamento de quase tôdas as atividades na vida normal do Rio de Janeiro, S. Paulo e das demais cidades brasileiras.

Castigados pelas vigílias e pelos rigores da vida nos combóios, os nossos marinheiros tornaram possível a exportação do café e de inúmeras matérias primas de capital importância para o esfôrço de guerra dos nossos aliados.

E essas exportações em plena guerra, meus caros ouvintes, renderam ao Brasil centenas de milhões de dólares.

Face ao exposto, digo-lhes com a maior franqueza, nós marinheiros que tomamos parte ativa na defesa do nosso Brasil, sentimos uma justa mágoa ao observarmos que alguns brasileiros, talvez por não terem ainda compreendido a importância da Marinha diante do problema da Segurança Nacional, propalam, em tiradas demagógicas ou com segundas intenções, que é um absurdo ou uma insensatez o emprêgo de três dezenas de milhões de dólares, embora pagos a longo prazo, na aquisição do navio-aeródromo Minas Gerais, *nova espinha dorsal da Marinha Brasileira. A êsses, eu gostaria de lançar as seguintes perguntas:*

1.ª) *A Marinha não merecerá materialmente do povo brasileiro um bom dividendo, correspondente às centenas de milhões de dólares obtidos pelas exportações durante a 2.ª Guerra, graças ao seu trabalho de patrulhamento no Atlântico?*

2.ª) *Os dividendos que presentemente forem entregues para a modernização da Marinha não significarão o indispensável para a segurança das nossas linhas de comunicações marítimas, no caso de uma nova guerra mundial?*

3.ª) *O que representará para o povo brasileiro ficar privado das comunicações marítimas, no caso de uma nova guerra mundial?*

Voltemos às nossas recordações para 1942. *Em agôsto dêsse ano, fomos surpreendidos com os dolorosos torpedeamentos de cinco de nossas unidades mercantes, as quais navegavam bem próximas à costa, entre Bahia e Alagôas.*

Diante de tão traiçoeiro golpe, inflamou-se o ânimo do nosso povo e o Govêrno declarou reconhecer a existência do estado de guerra entre o Brasil e o eixo Berlim-Roma. O Cruzador Rio Grande do Sul, *com o pavilhão do então-Capitão-de-Mar-e-Guerra, Soares Dutra, e a Corveta* Carioca, *embora não estivessem aparelhados para a luta contra submarinos, dirigiram-se imediatamente para a zona dos torpedeamentos a fim de darem cumprimento à seguinte missão:*

"Repelir com decisão a ação de submarinos, prestar auxílio moral e material aos náufragos que ainda estivessem no mar e prosseguir em patrulhamento até ao Sul do Morro de São Paulo".

Os navios de nossa Esquadra, que até aquela data vinham efetuando sòmente serviços de socorro e de patrulhamento da costa, passaram imediatamente a executar operações bélicas. A ordem era:

Passando o país para o estado de guerra tão abruptamente, a navegação mercante teve que ser paralizada. Os navios mercantes no mar receberam instruções para demandar os portos nacionais mais próximos.

Todos nós sabemos o que significa a interrupção da navegação mercante. Cedo começam a faltar os gêneros e artigos de primeira necessidade. Logo a fome e grandes sacrifícios atingem às populações

das cidades. Os estados do nordeste e norte sentiram prontamente êsses efeitos.

Era imperioso restabelecer a navegação comercial. E isso foi conseguido pela organização dos primeiros comboios. Neste ponto jamais devemos esquecer o auxílio que nos prestou a 4.ª Esquadra Americana, sob o Comando do Almirante Ingram.

Mediante um acôrdo celebrado em Washington por uma comissão mista brasileiro-americana, os navios brasileiros com séde no Nordeste ficaram sob o comando estratégico do Almirante Ingram, Comandante em Chefe do Atlântico do Sul até um meridiano próximo à Africa.

Os comboios na nossa costa passaram a ser protegidos por escoltas brasileiras e americanas. O trecho Recife-Rio ficou inicialmente sob a responsabilidade dos cruzadores Rio Grande do Sul *e* Bahia, *dos mineiros* Carioca, Caravelas, Cabedelo e Camaquã.

Como os nossos antigos navios não estavam adaptados para a guerra anti-submarino moderna, o nosso Govêrno providenciou essa adaptação e adquiriu nos Estados Unidos 16 caça-submarinos: oito pequenos caças de madeira — os muito conhecidos "caça-páus" — e oito caças de ferro.

Essa pujante fôrça de caça-submarinos veio dar novo "élan" à Marinha.

Os nossos comboios tornaram-se mais eficientes.

As operações de patrulha foram aumentadas.

Em 1944, após nossa Marinha haver recebido do Govêrno Americano oito contratorpedeiros de Escolta, houve comboios de Trinidad ao Rio com escoltas exclusivamente brasileiras. Os nossos marinheiros, orgulhosos e satisfeitos com êsse progresso, deram a essas fôrças o sugestivo apelido de "Tudo é Brasil".

Para manter os caças e DEs sempre prontos a executar as operações de guerra, as nossas bases navais trabalharam dia e noite, sem interrupção.

E ao falar na eficiência dessas bases, não podemos olvidar os exemplos de patriotismo e de perseverança deixados pelo saudoso Almirante Ary Parreiras, construtor e Chefe da Base Naval de Natal.

Sentindo as autoridades navais que os portos de Recife e de Salvador não contavam com uma defesa suficiente para repelir navios de superfície do Eixo, os quais poderiam bombardear aquelas cidades e destruir as suas instalações portuárias, ficou resolvido que os velhos encouraçados Minas Gerais *e* São Paulo *seguissem respectivamente para Salvador e Recife, onde convenientemente fundeados serviriam como "Fortalezas Flutuantes", utilizando os seus canhões de grosso calibre.*

Assim foi feito. O inimigo não apareceu, mas êles ficaram, durante o resto da guerra, sempre prontos a defender aquêles dois grandes portos nacionais.

Os comboios entre o Rio de Janeiro e Santa Catarina eram escoltados pelos nossos navios do Grupo Patrulha Sul, mais tarde convertido em Fôrça Naval do Sul.

A Fôrça Naval do Nordeste esteve sob o Comando do ilustre Almirante Alfredo Soares Dutra, desde o início das operações de guerra até o seu pacífico regresso ao Rio de Janeiro no dia 6 de novembro de 1945.

Para dar uma idéia de quanto realizaram os nossos marinheiros, vou ler uns pequenos trechos da conferência pronunciada pelo Almirante Renato Guillobel — "A Marinha do Brasil na Guerra" —

"Desde o início das operações até o dia 30 de abril de 1945, o número de comboios realizados pelas fôrças navais brasileiras em cooperação com unidades americanas foi de 251, dos quais 181 em águas nacionais e 70 em águas estrangeiras; a cargo exclusivo de nossas unidades foram realizados 195 comboios, 174, em águas brasileiras e 21 em águas estrangeiras. O número de navios escoltados por nossas fôrças foi de 2.981, compreendendo 1.396 navios nacionais, 1.051 navios americanos, 235 inglêses, e o restante de várias nacionalidades".

"A extensão das rotas percorridas na realização dêste formidável trabalho de proteção à navegação das Nações Unidas, foi superior a 600.000 milhas náuticas, cêrca de 1.200.000 quilômetros, o que equivale a trinta vêzes o comprimento do círculo equatorial! Nêste total não estão compreendidos o serviço de escolta feito por nossos contratorpedeiros aos transportes que conduziram em diversas etapas a nossa Fôrça Expedicionária para seu futuro campo de gloriosas realizações, nem o patrulhamento oceânico realizado com as unidades da Quarta Esquadra Americana".

"Apesar da proteção efetiva facultada pelos comboios e patrulhas, os prejuízos sofridos pela nossa Marinha Mercante foram vultuosos; trinta e dois navios, somando um total de cêrca de 200 mil toneladas, foram torpedeados.

Perdeu nossa Marinha Mercante algumas centenas de bravos marujos que fizeram o supremo sacrifício pela Pátria, mas a navegação mercante não sofreu com isto a menor restrição e o moral de sua maruja permaneceu sempre acima de todos os elogios".

—OOO—

Prezados ouvintes, terminadas as operações de guerra contra a Alemanha, a Fôrça Naval do Nordeste empregou os seus dois velhos cruzadores Bahia e Rio Grande do Sul, *oito Contratorpedeiros de Escolta e os três Contratorpedeiros da classe* Marcílio Dias *num novo e importante serviço no Atlântico Sul: apoiar o transporte aéreo das tropas americanas evacuadas do teatro europeu e destinadas à guerra*

no Pacífico. Êsse serviço monótono e prolongado exigia grande espírito de sacrifício das nossas guarnições.

Cada navio permanecia 10 dias num determinado ponto do Atlântico, esperando os pedidos de socorro dos aviões de transporte americanos.

Nêsse serviço, justamente na fatídica estação 13, explodiu o Bahia, *um dos mais queridos navios da Marinha e veterano de duas guerras mundiais. 333 vidas preciosas de oficiais, suboficiais e praças desapareceram em condições dolorosas.*

Êsses inesquecíveis companheiros e mais os da corveta Camaquã *e do transporte de guerra* Vital de Oliveira, *jazem nas profundezas do Atlântico, junto aos bravos marujos de nossa Marinha Mercante, perfazendo o total de cêrca de mil homens que morreram cumprindo heròicamente o dever dos Marinheiros do Brasil.*

É melancólico, para mim, registrar que o sacrifício dêsses dignos e valentes brasileiros nem é mencionado em muitos dos livros de História do Brasil, empregados atualmente na instrução de nossa juventude.

—0O0—

Meus compatriotas, o nosso Brasil, segundo Stefan Zweig, é o país do futuro. Isso escreveu o extarordinário Zweig, há vários anos. Agora nós já estamos entrando no limiar dêsse futuro almejado.

Dentro em breve deixaremos de ser uma nação subdesenvolvida, obteremos a nossa emancipação econômica e passaremos a figurar entre as primeiras do universo. Nesse próximo porvir, para o qual estamos preparando sólidas bases, precisaremos levar a todos os mares do mundo o nosso petróleo, o nosso café, os nossos produtos industriais, o nosso comércio, enfim. E para que isso aconteça, necessitaremos de uma grande Marinha Mercante. E essa Marinha Mercante precisará ser protegida e garantida na travessia dos mares. Para afastar das suas rotas os poderosos e incontáveis submarinos e aviões dos inimigos em potencial, será indispensável organizar uma forte e atualizada Marinha de Guerra, com os seus porta-aviões, os seus contratorpedeiros e os seus submarinos.

A reconstrução nacional da Marinha Mercante já é um acontecimento em marcha segura. Dentro em breve essa bem nascida indústria de construção naval, caminhando "pari-passu" ao lado das crescentes indústrias pesadas e especializadas do país, poderá também entregar navios para a Marinha de Guerra. Poderá construir outros navios-aeródromos, menores, mais velozes e dotados de foguetes dirigidos que os tornarão pràticamente invulneráveis aos ataques aéreos! E a construção dêsses navios de guerra ou mercantes irá contribuir decisivamente para o engrandecimento e o desenvolvimento tecnológico das nossas indústrias especializadas, proporcionando simultâneamente me-

lhoria de padrão de vida para dezenas de milhares de operários nacionais.

A Marinha continua fiel às suas tradições. A sua gente é brava e capaz.

Êsses atributos, entretanto, não bastam para a segurança do nosso extenso litoral e das nossas vitais linhas de comunicações pelo mar.

Precisamos entregar à nossa Marinha os elementos modernos para o cumprimento da sua natural e intransferível missão, que é a de garantir, sôbre os mares, o trânsito livre de navios que ostentem a Bandeira do Brasil.

Procedendo assim, nós seremos dignos do sacrifício dos bravos marinheiros que tombaram honrando a nossa grande Pátria nas águas do Atlântico".

Rio, 9-12-1959

Oswaldo Côrtes
Capitão-de-Mar-e-Guerra

* * *

A MARINHA DE GUERRA

Luiz Luna

Tornou-se uma tradição no calendário de nossas festas cívicas esta "Semana da Marinha", que estamos comemorando. Recordamos, nesta época, feitos que ficaram na nossa História, heróis que vivem na gratidão da Pátria. Para essas comemorações escolheram como seu dia maior, o que fecha a "Semana", como coroamento de tôdas as solenidades, o "Dia de Tamandaré", o 13 de dezembro, aniversário de nascimento do herói do Rio da Prata. Para a Marinha, Tamandaré é um símbolo e a Pátria jamais poderá esquecer os extraordinários serviços que êsse marinheiro notável prestou nas horas mais difíceis da nossa nacionalidade. Para que o seu nome chegasse aos dias de hoje, coberto de glórias e cercado pelo respeito e pela gratidão dos pósteros, Tamandaré formou o caráter na escola do sacrifício e do despreendimento! Que é essa a lição que a Marinha ensina e o tributo que exige daqueles que estão a seu serviço. Em tôrno dêsse binômio — sacrifício e despreendimento — giram as atividades do marinheiro, porque, fora dêle, não há lugar para ninguém dentro dos quadros da hierarquia naval. Vejam os efeitos da nossa Armada nos registros da História Pátria e a atuação da Marinha no panorama político e administrativo do País, desde os primórdios da nossa formação nacional à época contemporânea, e terão um exemplo edificante de disciplina, patriotismo e honestidade.

À conduta da Marinha nas lutas internas da Colônia e do Império, deve-se, realmente a unidade do território nacional. Foram nessas

campanhas que se formaram homens, cuja memória, hoje, reverenciamos, nestas solenidades da "Semana da Marinha", figuras como a de Tamandaré, de Inhaúma e a do Barão da Passagem. Todos os três teriam, na Guerra do Paraguai, atuação excepcional, onde puderam, mais uma vez, pôr à prova o seu acendrado amor à Pátria e os seus altos conhecimentos profissionais, adquiridos nas duras lutas do mar. O Visconde de Inhaúma que, ao lado dos outros heróis da Marinha de Guerra do Brasil, está recebendo, nestes dias, as homenagens da Pátria agradecida, não pôde recebê-las em vida, em reconhecimento à sua bravura e decisão nos momentos difíceis de Humaitá e Curupati. Faleceu ao regressar à Pátria, vitorioso na guerra e vencido pela moléstia, adquirida nos combates em que se empenhou. De seu patriotismo e da sua capacidade profissional, muito dependeu a vitória final sôbre o inimigo, pois na passagem de Humaitá estava marcado o destino das armas brasileiras. Sua voz de comando se fêz ouvir no momento preciso e a vitória surgiu como êle previu nos planos que traçou, em que pese à precipitação de Mitre, que o acusava de ter retardado a manobra. À experiência e à ponderação de Inhaúma, devemos a passagem da Esquadra Brasileira e a sua marcha vitoriosa para Assunção.

Venceu o Brasil a guerra de cinco anos contra López e essa vitória, não obstante a ajuda eficiente das fôrças de terra, foi, não há dúvida, uma vitória da Marinha Brasileira, pois os mais fortes baluartes do inimigo estavam no Rio da Prata, e sem a Esquadra, jamais o Brasil seria vitorioso em Assunção.

Regressando da guerra, entregou-se a Esquadra Nacional às atividades normais e quando, no alvorecer da República, acendeu os seus fogos e assestou os seus canhões com o Saldanha da Gama e Custódio de Melo, *foi com a intenção de defender as liberdade públicas, ameaçadas pelo govêrno do marechal Floriano. Mas, o fato é que a Marinha sempre procurou se manter surda às sirenas da demagogia e alheia ao chamado das quarteladas e badernas que tantos e tão graves prejuízos têm causado à vida republicana. Um exemplo de como deve ser praticada a democracia, de respeito e acato às leis e aos direitos dos cidadãos, a Marinha Brasileira vem dando ao País, nem sempre compreendido, mas, inegàvelmente, um exemplo que a História a cada feito, comprova.*

Com sacrifícios, geralmente desaparelhada e esquecida, a Marinha atendeu, também com bravura e galhardia, a todos os chamados da Pátria, nas fases mais graves e delicadas que o País tem atravessado. Na Primeira Grande Guerra, ela, sòzinha, destituída dos elementos materiais necessários ao cumprimento de sua missão, honrou, com dignidade e altivez os compromissos assumidos pelo nosso país e, por seu intermédio, à custa, única e exclusivamente, do seu sacrifício, pôde o Brasil resgatar a sua dívida perante a consciência nacional.

Da mesma maneira, portou-se na Segunda Grande Guerra. Sua atuação, verdadeiramente épica, no patrulhamento das nossas costas,

em luta constante com a ameaça dos submarinos nazistas, foi quase, que silenciosa, não só pelo caráter sigiloso das operações, como pela tradicional conduta da Marinha, infensa ao alarde dos seus feitos. Não teve sequer a publicidade dos correspondentes que, em outras frentes, davam, regularmente, conta ao país das atividades de nossas fôrças. A população do litoral, e mais diretamente a do Nordeste, testemunhou e beneficiou-se do trabalho da Marinha e sabe muito bem o quanto lhe deve, passado o perigo que ameaçava a sua segurança. Foi árdua e desigual essa luta, faltando à nossa Esquadra, como na Primeira Grande Guerra o aparelhamento moderno exigido para o cumprimento de sua tarefa nas condições do inimigo. Foi, nessa ocasião, que mais fortemente se fêz sentir a falta da aviação embarcada. Sem navios aeródromos, dependia a nossa Esquadra, para o desempenho de suas tarefas, de aviões de terra — brasileiros ou norte-americanos — o que sempre as dificultava, quer pela falta de conhecimentos tático-navais dos aviadores, quer pelo retardamento das manobras, que geralmente acontecia pela natural demora do auxílio solicitado. Nêsse particular, temos o depoimento do próprio comandante da Escolta de Comboios, o almirante Carlos Penna Botto, que constitui grave advertência aos que, por ignorância uns e má fé outros, investem, impatriótica e criminosamente, contra a Marinha quando ela, para melhor cumprir o seu dever e servir à Pátria, reivindica o aparelhamento imprescindível à nossa Esquadra.

O povo, porém, está com a sua Marinha e sabe das suas necessidades. Não faltará, nesta "Semana," com as homenagens do seu respeito e o apoio da sua solidariedade.

Diário de Notícias — Rio de Janeiro, 6 de dezembro de 1959.

SÔBRE O CALENDÁRIO

Almte. JOSÉ FRAZÃO MILANEZ

Calendário, derivado de *calendarium*, formação de *calendæ calendus* — chamada, convocação — pois que antes das festas, na antiga Roma, o povo era convocado solenemente em cada primeiro dia do mês para tomar conhecimento dos dias feriados.

Cronològicamente, significava, então, o primeiro dia de cada mês — *calendas* — e era consagrado o Juno e considerado como dia de festa. Ao dia 5, denominavam *nonæ* e ao dia 13, *idus*.

A contagem era feita tomando-se sempre como referência êsses dias e por antecedência. Para tal, empregavam a palavra *pridie* (antes, véspera). Assim, *pridie calendæ, pridie nonæ, pridie idus*: Dia 4 de janeiro — (VI). *Pridie Nonæ Januarius*, (VIII) Dia 8 de fevereiro — *Sextilis idus Februarius;* dia 28 de março — (V) *Quintilis calendæ martius;* e assim por diante.

Êste modo de contar originava-se da maneira com que se relacionavam os dias à lua nova, das *calendas aos nones;* ao segundo quarto, *nones* aos *idus;* e os *idus*, à lua cheia.

Os gregos não davam estas denominações aos dias do mês e, portanto, não tendo calendas, como diziam os romanos, êstes, quando queriam adiar qualquer problema, assim falavam: — *Ad calendas græcas solvere* — pagar nas calendas gregas que significava: "nunca pagar"; e, de tal, resultou a nossa frase — "fica para as calendas gregas".

Os romanos faziam a festa das Calendas, tomando-a como festa de renovação do ano, pois acreditavam em preságios e, para êles, as calendas de janeiro, traziam consigo bons ou maus agouros para o resto do ano. Assim, neste dia faziam-se todos os votos para realização de desejos e ambições, tendo-se o cuidado de evitar palavras de mau preságio e, mesmo, quaisquer desentendimentos. Faziam-se visitas a parentes e amigos, levando presentes a que denominavam — *Strena* (que deu *étrennes* em francês). Tais presentes eram constituídos por tâmaras, frutos sêcos e mel branco, símbolos da doçura e sabôr que deviam acompanhar cada um dos dias do ano. Juntavam, também, a tal, algumas moedas, como preságio de riqueza. Os mais pobres não se dispensavam destas obrigações, que satisfaziam na medida de suas posses. Os afortunados, cumulavam dos mais ricos presentes.

Quando do estabelecimento do império romano, e que todos os cidadãos foram considerados como favorecidos do Imperador, no dia

das calendas de janeiro, todos porfiavam em trazer oa chefe do Estado as suas oferendas, que consistiam, não raro, em moedas de ouro, além do mais, e êste as recebia sentado no *atrium* de sua casa, sendo as mesmas depositadas, pelos desfilantes, aos seus pés. Mesmo em sua ausência, a solenidade se verificava, desfilando o povo ante a curul imperial, e de igual maneira, a seus pés eram depositadas as oferendas.

Conta-se, a propósito, que Carlos XII ao ser solicitado para enviar alguém a presidir os Senadores, quando de sua ausência, respondera, lembrando a humilhação romana, "envie-lhes as minhas botas; não terão melhor presidente".

Tibério, enfadado de tão forçada representação retirava-se na ocasião, dispensando-se, assim, de tal espetáculo.

Contudo, muitos o faziam, tal como hoje e em todos os tempos, por interêsse imediato, pois Augusto recompensava, às vêzes, com somas maiores do que as que havia recebido.

Era nas calendas de janeiro, que os cônsules assumiam seus cargos e os magistrados recebiam as insignias dos seus predecessores no Capitólio e, depois, desciam ao *Forum* para, ante a assistência, prestarem o juramento de fidelidade às leis, entregando-se à cólera dos deuses, se ao referido juramento viessem a faltar.

Acreditavam os romanos, ainda, que a primeira metade do dia dessas calendas de janeiro, devia ser nefasta, e que a segunda metade devia ser dedicada ao trabalho, pois que, assim procedendo no primeiro dia do ano, lhes parecia um bom preságio contra a ociosidade e a preguiça.

As calendas de março, eram, igualmente, assinaladas por uma festa especial denominada — *as matronais* — Eram as saturnais dos escravos do sexo feminino. As matronas lhes ofereciam festins em que elas próprias se propunham a servi-las; e tal era considerado como espécie de estímulo para que os escravos cumprissem seus deveres.

Os homens enviavam presentes às matronas que em grande conta assim tomavam, lembrando o costume das Sabinas que, nêste dia, procuravam a reconciliação dos seus esposos com seus pais.

Quanto à extensão dada à significação de *calendarium*, atribui-se aos sacerdotes egípcios que passaram a considerar como um catálogo indicando as estações do ano, meses, semanas e dias, as festas religiosas e fenômenos astronômicos.

——X——

O tempo é um fenômeno do qual, apenas, temos a impressão pela sucessão de fatos ocorridos no intervalo ou na duração mediada entre dois instantes homogêneos, isto é, registrados como da mesma espécie. É condição de sua percepção possuir-se memória, pois, sabido é os desmemoriados não terem noção do tempo.

Para medi-lo, necessário é compará-lo com outro intervalo ou duração mediada entre dois instantes homogêneos, condicionado à invariância denominada — unidade.

Em virtude de tal noção, os povos, quer Orientais, quer Ocidentais, sempre tomaram para têrmo de comparação o movimento aparente do Sol e da Lua em tôrno da Terra; ao de rotação tomou o nome de dia solar ou lunar, e ao de translação o de ano solar ou lunar, conforme o astro de referência.

Quanto ao dia solar ou lunar, considerou-se como o intervalo ou a duração mediada entre duas passagens consecutivas do centro do Sol ou da Lua, respectivamente, pelo mesmo meridiano.

Quanto ao ano solar, para início de contagem, tomou-se o ponto imaginário de cruzamento da eclíptica com o equador da esfera celeste, determinado no momento da passagem do centro do Sol do hemisfério Sul para o hemisfério Norte. Êste ponto, que se denominou *ponto Vernal*, outrora foi ocupado pelo estrêla Alfa da constelação do Carneiro, e nêle o Sol, em sua passagem, dá início à estação da primavera para o hemisfério Norte da Terra e do outono para o hemisfério Sul.

Considerando que as estações climatéricas sempre foram do maior interêsse para os povos em sua vida civil, a duração mediada entre duas passagens do Sol por êsse *ponto Vernal*, denominou-se *ano trópico*.

Êste ponto imaginário, entretanto, não é fixo, recua anualmente 50", 26, em arco, de modo a encurtar o percurso de 360° para 359° 59'09", 74, em virtude do movimento perturbatório precessional.

Tomando-se, em relação ao movimento de rotação da Terra, os intervalos de dias solares compreendidos no ano trópico, num período de vários dêstes anos respectivos, ter-se-á uma média de dias solares compreendidos num ano, e, assim, poder-se-á fixar, em dias solares, o período do ano trópico.

Os caldeus, como os assírios e babilônicos, cujas civilizações remontam para lá de 4 000 anos A.C., tinham bastantes conhecimentos da ciência celeste, e, como tal, procuravam distribuir o tempo como resultado da observação direta dos fenômenos relacionados às suas atividades.

Aos caldeus, cabe a divisão da eclíptica em doze partes, constituindo o zodíaco (*dzodia* — animais), atribuindo-lhe os nomes dos animais cujos hábitos e emprêgo na cultura da terra os ajudavam na vida cotidiana, bem como indicações de fenômenos celestes e meteorológicos que lhes serviam para instituição de regras no trato agrícola.

A preferência da dúzia, em vez da dezena, sempre se manifestava e, assim, dividiram o dia solar em doze horas duplas, a hora em 60 minutos e o minuto em 60 segundos; e, também, do mesmo modo procederam com as unidades de arco nas que para uma circunferência de 360°, estabeleceram 60 minutos para o grau e 60 segundos para o minuto.

Atribui-se a referida preferência da dúzia sôbre a dezena, porque esta apenas, admite os divisores 2 e 5, ao passo que aquela o faz para 2,3,4 e 6, conciliando, assim, os dois sistemas decimal e duodecimal.

O período de uma revolução sinódica da Lua, isto é, uma lunação, correspondendo a 29 dias 12 horas 44 minutos e 02,9 segundos, desde tempos remotos tomaram como uma das divisões do ano, denominando-o mês, com o número redondo de 30 ou 29 dias.

Correspondendo o período de doze lunações à duração de 354 dias, 372... tomou-se como ano lunar o período de 354 dias solares que a princípio chamaram ano civil, para, a seguir, evoluírem aos 360 dias, divididos em doze meses de 30 dias cada um. Percebendo, entretanto, não ser bastante para cobrir o ano solar real, intercalavam um 13.º mês de 30 dias de seis em seis anos, e para o desajustamneto residual, em época mais afastada, um outro mês a mais era intercalado.

O primeiro mês aumentado o faziam após o 12.º, Addaru; e quando da intercalação do segundo, o faziam após o 1.º Nisanu. O mês era dividido em quatro semanas de sete dias, assim grupados, ficando os dois últimos 29 e 30 fora da série semanal.

Consagravam os dias ao Sol, à Lua e aos cinco planetas conhecidos, sendo àqueles os dois primeiros dias, e os restantes na ordem Marte, Mercúrio, Jupiter, Vênus e Saturno. Êste último, era dedicado ao repouso, cessava o trabalho, descansavam os escravos, e o chamavam tanto dia de jejum e penitência, como dia de alegria e de festa e, mesmo, *sabbat*.

"Os dias 7, 14, 21 28 de cada mês, consideravam dias nefastos e, por tal, o pastor dos homens não devia comer carne, mudar as vestes do corpo, não usar roupas brancas, não oferecer sacrifícios; os reis não deviam sair de carruagem, não deviam exercer a Justiça; os chefes militares deviam se abster de ordens às suas tropas; não se devia tomar medicamentos". (Lenormant — "Histoire ancienne de l' Orient").

O começo do ano civil que, a princípio, haviam fixado no início do outono, passou, mais tarde, para o início da primavera, para o hemisfério Norte.

Os egípcios que se beneficiaram da orientação caldaica, como êstes, pelas suas atividades agrícolas, com hábitos de retôrnos regulares, levando em conta as enchentes e conseqüentes inundações do rio Nilo, cuja época não podiam calcular por um número inteiro de lunações, tudo, enfim, os levou à determinação de um ano civil fixo. Ao mês lunar, sucedeu o duplo mês lunar, o qual, por sua vez, foi substituído pelo período de três estações de quatro meses cada uma, dando-se-lhe o nome de ano: — estação de inundação, estação de vegetação e estação da colheita.

Daí, por evolução sucessiva, depois de alternarem em 29 e 30 dias, e o ano em 360 dias ainda sofreu o acréscimo posterior de cinco dias suplementares ou epagômenos.

Verificou-se, mais tarde, que, anualmente, o ano civil retrogradava em cêrca de seis horas em relação ao ano solar, mas os sacerdotes egípcios, embora de tal tivessem conhecimento, preferiram conservar a mesma duração de modo a terem o começo do ano civil, de quatro em quatro anos, um dia mais tarde e, conseqüentemente, tôdas as fes-

tas ligadas à ordem e número, de seqüência dos dias. Ao ano de 365 dias, denominou-se *ano vago* ou errado, e ao de 365 dias e um quarto, ano fixo.

Tal era a fôrça de tradição, que aos reis obrigava-se, quando subiam ao trono, a dirigirem-se ao templo de Isis e lá jurar manter a forma do ano civil como fôra estabelecido pelos antigos.

Correspondendo o período de 1461 anos de 365 dias solares, a 1460 anos de 365 dias e um quarto, deu-se ao tal período a denominação de *canicular* ou *ciclo sothiaco*, porque, no fim dêsse tempo, o comêço do ano coincidia, novamente, com o levantamento helíaco de *Sirius*, então denominada *Sothis*, que correspondia ao primeiro dia de *Thot*.

Êste calendário, ao que afirma Letronne, (*Recherches sur le calendrier des Egyptiens, dans ses œuvres*) remonta a uma época estimada menor de 3 000 anos A.C. e fôra instituído em Memphis, sede da antiga dinastia egípcia.

Segundo Ed. Meyers ("*Cronique égyptienne*" — citação do Abade Chauve-Bertrand), várias modificações houve, das que a mais antiga estima-se para 4241 A.C., e a última referida pelo ano 139 da nossa éra com um renovamento do período sothíaco. Delas a mais importante foi a do *decreto de Canope* (238 A.C.), em que os chefes sacerdotais estabeleceram a reforma do antigo calendário visando a coincidência da festa do *Sothis*, com o dia real do levantamento helíaco desta estrêla.

———X———

O Calendário dos hebreus, é uma modalidade do caldaico, pois que Abraão era oriundo de Ur, na Caldéia, e êsse povo já tinha seu calendário antes de ir para o Egito. Conheciam o zodíaco e aos seus doze signos procuravam paridade com os filhos de Jacob; e "êsse número doze, entre os orientais, tornou-se um número místico muito favorável".

"Com a numeração duodecimal, os doze signos do zodíaco, os doze meses do ano, as doze horas do dia, e tinha-se, entre os hebreus, as doze tribus de Israel e, mais tarde, as doze portas de Jerusalém, os doze apóstolos, etc. E mesmo entre nós, Napoleão I teve os seus doze marechais". (Abbê Chauve-Bertrand) — La Question de Pâque e du Calendrier).

Quando os hebreus deixavam o Egito, Moisés não lhes deu o calendário egípcio, ao contrário, deu-lhes um, pouco diferente do que tinham, antes, conhecido. O principio do ano foi considerado como o 1.º dia do mês Nisan, compreendendo ao nosso Março-Abril, em que se tem a primeira conjunção da Lua em Março — Lua nova.

O ano civil hebreu sobordinava-se ao ano lunar, isto é, compunha-se de doze lunações ou 354 dias, menos onze dias que os 365 considerados para o Sol, e êste atraso êles o reconheciam pela observação na cultura da cevada pois que as espigas, ainda, não se apresentavam sequer em condições de corte para a oferenda obrigatória, de cada ano, no décimo sexto dia do 1.º mês em comemoração à fuga para o Egito.

Aliás, o Talmud de Jerusalém estipulava os três sinais característicos observados pelos sacerdotes e homologados pelos sábios de então: 1.º — No mês de Adar, a temperatura devia ser bastante para que os cereais começassem a amadurecer e que as árvores viessem a florescer, 2.º — Neste mês, o frio decresceria tanto que, mesmo com os fortes ventos de leste, o bafejo seria suficiente a uma elevação de temperatura; 3.º — Nesta época, o gado que, pela manhã, se sentia a tiritar de frio, ao meio-dia, ao contrário, procurava a sombra das figueiras como proteção.

Não apresentando o mês de Adar êstes sinais, é que havia necessidade de intercalar um 13.º mês, que se chamou We-Adar, isto é, segundo mês.

Os meses, do mesmo modo, eram regulados pelas lunações, o primeito dia do mês, era o *neomênio* ou Lua-Nova. Como a duração de uma a outra Lua-Nova é maior que 29 dias, os meses passaram a alternados de 29 a 30 dias, dando-se aos primeiros o nome de vasios, curtos, e aos segundos, cheios ou plenos. Aos números de ordem, classificados a princípio, sucedeu uma nomenclatura um tanto modificada após o cativeiro de Babilônia. Na semana rigorosamente observada, o sétimo dia era o *Sabbat* ou dia de repouso, e tal tem sido obedecido, segundo a prescrição de Moisés após a saída do Egito. O dia era contado do pôr do Sol ao seguinte, de acôrdo, aliás, com o Gênesis do Pentatêuco, isto é, 24 horas, divididas em 1 080 partes, assim escolhido por admitir 18 divisores e contendo, cada parte 76 instantes.

Posteriormente, no III.º século da era cristã, o calendário sofreu a subordinação ao ciclo de Meton, ou ciclo dos 19 anos solares, em que as luas novas voltam aos mesmos dias do ano, com 235 lunações, sendo que doze anos ficaram com 12 meses e sete anos com 13 meses. Aos primeiros chamavam *anos simples*, e aos segundos *embolismicos*, que se firmaram nos 3.º 6.º 8.º 11.º 14.º 17.º e 19.º.

Dêste modo, a Páscoa não se afasta da Lua-Nova mais vizinha do equinócio da primavera para o hemisfério norte.

Quanto ao início do ano civil, voltou ao comêço do outono, 1.º Tischri, como era antes de Moisés, por se achar mais em harmonia com a maneira de começar o dia à tarde.

——X——

O calendário copta, em uso numa parte do Egito e na Etiópia, obedece à mesma orientação do calendário egípcio: 12 meses de 30 dias seguidos em três anos com 5 epagômenos e o 4.º ano com 6 epagômenos. A era é a de Diocleciano ou dos Mártires (284 D. C.). O ano civil começa a 29 de agôsto (Juliano).

——X——

No calendário hindu, do mesmo modo, os meses são lunares e o ano civil formado por doze meses de 354 ou 355 dias. A cada três anos,

adiciona-se um 13.º mês suplementar, o que dá para êsses anos intercalares a soma 383, 384 ou 385 dias. O comêço dos meses é determinado pelo meridiano de Lanka que, segundo dizem, se acha, exatamente, sôbre o equador e a 90º de longitude. Cada mês lunar se compõe de uma parte iluminada e de uma parte obscura. Conta-se a primeira parte de 1.º ao 14.º dia e 15.º é o da Lua-Cheia: depois conta-se da Lua-Cheia à Lua-Novo seguinte. No ano, há meses de 30, 31 e 29 dias, sendo o 1.º, 6.º e 12.º de 30 dias; 2.º ao 5.º de 31 dias, e do 7.º ao 11.º de 29 dias. O seu sistema de numeração é o duodecimal, o dia civil começa ao nascer do Sol e é dividido em 50 partes e cada parte em 60 outras. Têm dois períodos seculares, um de 12 anos e outro de 60 anos, múltiplo de 12. A sua cronologia, estabelece ainda períodos longos de milhares de anos, correspondendo às idades do ouro, prata, bronze e ferro.

——X——

O calendário chinês, também, se firmou no ano lunar, composto de 12 lunações, alternativamente de 29 e 30 dias mensais, aos quais acresciam um 13.º mês, de tempos a tempos, para igualar ao ano solar. Utilizando-se o ciclo dos 19 anos, a intercalação era feita nos anos 3.º, 6.º, 9.º, 11.º 14.º, 17.º e 19.º. O 1.º mês do ano é aquêle em que o Sol entra no signo dos Peixes, para segundo o do Sagitário.

Quando acontecia que, durante um mês inteiro, o Sol não entrava em alguns dos signos zodiacais, êste era contado para intercalar e tomava o nome do mês seguinte precedido de Shun.

Contavam, também, o ano dividido em 24 meses, correspondendo ao tempo que leva o Sol de comêço ao meio, e do meio ao fim de cada signo zodiacal. O dia começava a meia-noite e se dividia em 12 partes ou horas. Os meses lunares chineses dividiam-se em três semanas de 9 ou 10 dias. A era contava-se, ao que se sabe, desde 2637 A.C. O ano solar de 365 dias e um quarto, já era conhecido dos seus sábios desde muito, e faziam seus cálculos tomando-o por base, e isto por ordem do imperador Huang-ti.

O Japão, em 1873, adotou o calendário Gregoriano, bem como a China em 1912, depois da proclamação da república.

——X——

Os Toltécas, os Mayas e os Nohoas, cêrca de três séculos antes da nossa era, concluíam já pelo ano solar de 365 dias, aos quais ajuntavam, por o acharem curto, um dia suplementar em cada quatro anos. O ano começava no solstício do inverno, e tal reconheciam pela observação no *gnomon*, do qual já eram familiares, pois a sombra cessava de aumentar. Dos 365 dias do ano, 360 eram distribuídos em 18 meses de 20 dias cada um; e a êsse total de 360 dias, acresciam cinco suplementares e um sexto de quatro em quatro em quatro anos.

A Grécia, então dividida em vários países conheceu vários modos de contar o tempo.

Os atenienses, porém, tomaram para ano civil o ano luni-solar composto de 12 lunações, começando e terminando com as luas. Assim, tiveram meses de 29 e 30 dias alternados, aos quais, aos primeiros, como os hebreus, chamavam vazios ou curtos, e aos segundos plenos ou cheios.

O primeiro dia do mês correspondia à aparição do crescente, como entre os judeus. Posideon segundo, era o mês intercalado. Anteriormente o faziam com 30 dias o 1.º, 3.º, 4.º, 6.º, 9.º e 11.º, e os demais com 29. Não se utilizavam da semana, e sim de décadas e, nos meses de 29 dias, a terceira década contava, apenas, nove dias. O primeiro dia chamava-se *neomênio*, contando de um a dez, por ser o comêço, a segunda década diziam-na *do meio*, e a terceira década, *mês a terminar*. O último dia do mês chamavam o *velho e o novo*, porque o mês lunar sendo de 29 dias e meio, o último podia ser considerado como pertencendo, em parte, ao mês a terminar e, em parte, ao mês em comêço. O dia civil iniciava-se à tarde, no crepúsculo; a parte diurna e a noturna, reunidas, chamavam *nicthémera*. O ano de doze meses lunares continha 354 dias e oito horas, o que muito diferia do solar de 365d 05h 48m 46s. Para compensação introduziam, também um 13.º mês, do que resultava anos de 354 ou 365 dias, e outros de 383 ou de 384 dias.

Atribuía-se a Solon um ciclo de oito anos — *Octœride* — para regular a sucessão das diferentes espécies de anos, compreendendo cinco anos ordinários de 354 dias e três anos intercalares de treze meses, embolismicos, de trinta dias, perfazendo um total de 2 292 dias. Porém, oito anos solares são constituídos por 2 291 dias, 22 horas e 30 minutos: 99 lunações dão 2 293 dias, 12 horas e 40 minutos, havendo uma diferença de um dia e meio. Resolveram, então, dobrar o *octœride* dando lugar a 16 anos e intercalar três dias e mais, substituindo três meses de 29 dias por três meses de 30 dias. Tôdas essas providências restabeleceram o equilíbrio entre o calendário e a Lua, mas ficou em desacôrdo com o Sol.

A descoberta anunciada por Meton, do ciclo de 19 anos, aplicado em 432 A.C., aliás, já conhecido dos chineses, como já dissemos, foi que as 235 lunações completam 5 940 dias, equivalendo a 19 anos solares de 365 dias e 5/19. Porém, ao têrmo dos 19 anos, o calendário retardava de sete horas sôbre a Lua e de nove horas sôbre o Sol; o que levou a Calippe tentar novo ciclo de 76 anos, como resultado da multiplicação do ciclo de Meton por 4. — *período calippico* — do qual sobtraía-se um dia. Mas, o desacôrdo continuava com um retardamento de 5 horas sôbre a lua, embora de acôrdo com o sol. Hipparco subtraiu, então, um dia em quatro *períodos calippicos*, isto é, em 304 anos. Esta era a situação até a conquista romana. Os anos começavam no solstício do inverno e, posteriormente, passaram para o solstício do verão por ocasião da Lua nova, e êste dia era o 1.º dia do

mês. Os outros povos da Grécia, como os Dóricos e Lacedemônios, começavam o ano na Lua nova que se seguia ao equinócio do outono, os Corcirienses, ao equinócio da primavera, e os Thebanos da Lua nova após o solstício do inverno.

——X——

Os árabes, anteriormente ao islamismo, serviam-se do ano civil de 12 meses; em seguida, atendendo à época da peregrinação à Meca que, então, já se praticava e devia realizar-se no outono, registravam um retardamento, e, por isso, acresciam êles, um 13.º mês suplementar. Contudo, o desajustamento, ainda, se manifestava, pois de 412, época da mudança dos nomes dos meses, no reinado de Kelab, a 632, isto é, em 220 anos, a época da peregrinação à Méca havia passado do outono à primavera. Maomet, que fez sua peregrinação no mês de abril, três meses antes de sua morte, interditou o acréscimo do 13.º mês e tudo voltou ao ano lunar de 354 dias, 8 horas e 48 minutos, adicionando-se 11 dias no curso de um período de 30 anos, que forma o ciclo lunar dos mussulmanos. Êste período compreende 19 anos comuns de 354 dias e 11 anos de 355 chamados *abundantes*, os 2.º, 5.º, 7.º, 10.º, 13.º, 16.º, 18.º, 21.º, 24.º, 26.º, e 29.º. Os meses são alternadamente de 30 e 29 dias, salvo o último mês dos anos intercalares, que é de 30 dias.

Êste calendário, porém, conserva-se em contínuo desacôrdo com o ano solar. Dêste modo, o início do ano passa de uma estação à outra, e, após 32 anos, recomeça novamente com uma data próxima da anterior. O comêço de cada mês, não se dá, para êles, na conjunção lunar, e sim à tarde, ao nascer da Lua, no aparecimento do crescente. O início da era muçulmana ou da Héjira, correspondendo ao ano *um*, em comemoração da fuga de Maomet da Meca à Medina, se ajusta à 6.ª feira, 16 de julho de 622 D.C.

——X——

Calendário romano

Para os antigos habitantes do Latium, o mês lunar foi a primitiva maneira de medir o tempo.

Na época da fundação de Roma (753 A.C.), o ano civil se dividia em dez meses.:

1.º Martius, 31 dias	6.º Sextilis, 30 dias
2.º Aprilis, 30 dias	7.º September, 30 dias
3.º Maius, 30 dias	8.º October, 31 dias
4.º Junius, 30 dias	9.º November, 30 dias
5.º Quintilis, 31 dias	10.º December, 30 dias

O 1.º foi consagrado a Marte, deus da guerra, o 2.º à Aperta, sobrenome de Apolo; o 3.º a Mius, nome vulgar de Júpiter, o 4.º a Juno,

espôsa de Júpiter. Os demais tiveram os nomes da ordem de seqüência. Assim, o total do ano civil integrava 304 dias, sendo 4 meses de 31 e 6 de 30 dias. Alguns autores afirmam que, para corrigir o inconveniente de cada mês passar por tôdas as estações, acresciam o ano de tantos dias quantos o necessário para igualar ao ano solar.

Numa Pompílio, a quem se atribui a primeira reforma dêsse calendário, estabeleceu o acréscimo de dois meses a mais, colocando, o 1.º que denominou Januarius, consagrado a Janus, o mais antigo rei do Latium e deus da paz, antes do mês de Martius, e o 2.º, que chamou Februarius, após o mês de December, e, ainda instituiu que todos os meses do ano tivessem um número ímpar de dias.

1.º	Januarius, 29 dias	7.º	Sextilis, 29 dias
2.º	Martius, 31 dias	8.º	September, 29 dias
3.º	Aprilis, 29 dias	9.º	October 31 dias
4.º	Maius, 31 dias	10.º	November, 29 dias
5.º	Junius, 29 dias	11.º	December, 29 dias
6.º	Quintilis, 31 dias.	12.º	Februarius, 27 dias.

Isto em atenção ao povo romano muito supersticioso, e que acreditava o número ímpar trazer venturas e felicidades.

O total dêsses meses sendo 354 dias, o que foi reputado fatal, deu-se ao ano mais um dia, o que foi feito creditando-se ao Februarius 28 dias, mês consagrado a Febro, deus dos mortos no inferno, era um mês de luto, mês em que se faziam as purificações, (*februare*, purificar em honra dos mortos e, também, tinha reputação de mês das doenças (*febris*-febre); e tal mês era representado por um enfêrmo sentado junto ao fogo. Pelo ano 400 de Roma, Februarius foi transportado para depois de Januarius e antes de Martius. Êste ano de 355 dias, um dia a mais que o ano lunar de 354, não resolvia o problema do recuo das estações do ano, pois que não se igualava ao ano solar, base tomada pelos agricultores para as suas atividades. Numa, segundo uns autores, os Decemviros, segundo outros, resolveram estabelecer intercalações para coincidência das referidas estações. Assim, firmaram o ciclo de quatro anos, no curso do qual dever-se-ia ajuntar, de dois em dois anos, um 13.º mês, tanto de 23 dias — colocado entre 24 e 25 de Februarius — como de 22, — intercalado entre 23 e 24. Êste mês chamou-se Merkedonius, porque correspondia à época de pagamento dos mercenários. Dêste modo, o mês Februarius passou a ter 23 ou 24 dias, e o mês Merkedonius 27, pois que os quatro ou cinco dias que restavam do Februarius, foram considerados como pertencentes ao mês intercalado. Então o ciclo de quatro anos, passou a constituir-se: 1.º ano, 355 dias; 2.º, 355 + 22 = 377; o 3.º 355 dias; e o 4.º de 355 + 23 = 378 dias. O total de tudo isto, dando 1 465 dias, diferente dos 1 461 solares, apresentava um excesso de quatro dias. Ainda, para remediar o mal, em 450 A.C., adotaram o *octœrido* dos gregos, de Cléostrato de Tenedos, o período de oito anos, após o qual,

durante um período de três octœridos, não se deviam intercalar senão 5 meses de 22 dias. Como o excesso era de quatro dias em quatro anos, durante três octœridos, isto é, em 24 anos, ter-se-ia 24 dias. Suprimindo-se um mês de 22 dias, restavam dois dias a ajustar, e que, para correção, os pontífices acresceram ao mês Merkodonius o número de dias necessários para a concordância com o ano civil solar. Mas, tal não foi feito como o recomendado, e a confusão atingiu ao ponto que no ano 709 da fundação de Roma (46 A.C.), o equinócio civil diferia do astronômico em três meses, as vindimas tiveram lugar em Januarius. Era esta a situação quando Júlio César chamou o astrônomo Sosígenes de Alexandria, a quem entregou o problema para resolver. Êste ajuntou ao ano corrente, 709 (46 A.C.) um mês de 23 dias e intercalou, ainda, dois meses, um de 33 e outro de 34 dias, perfazendo um total de 445 dias. A tal ano, denominou-se *ano da confusão*. A seguir, aconselhou tomar-se para ano civil 365 dias, regulando-se pelo Sol, e para o excedente de seis horas anuais, em quatro anos acrescentar-se um dia a mais, que foi colocado antes de 24 de fevereiro, chamado no calendário romano *Sexto ante calendas Martii* e, portanto, o dia intercalado passou a *bis sexto calendas Martii*, e, daí dizer-se hoje ano bissexto o que tem fevereiro com 29 dias, o que não tem significação alguma.

Os dez dias cujo ano novo excedia o antigo de 355, foram distribuídos entre os meses que passaram a ter 30 e 31 dias alternadamente, exceto februarius, que, normalmente, passou a ter 29, e nos bissextos. 30 dias. Assim, então ficaram os meses:

1.º	Januarius, 31 dias	7.º	Quintilis-Julius- 31 dias
2.º	Februarius, 29 ou 30 dias	8.º	Sextilis, 30 dias
3.º	Martius, 31 dias	9.º	September, 31 dias
4.º	Aprilis, 30 dias	10.º	October, 30 dias
5.º	Maius, 31 dias	11.º	November, 31 dias
6.º	Junius, 30 dias	12.º	December, 30 dias.

Ao mês Quintilis, deu-se, por proposta de Antonio, Consul com César, em 716 de Roma, o nome de Julius, em honra de quem havia corrigido o calendário.

Contudo, não se cumpriu como fôra aconselhado por Sosígenes. Os pontífices intercalaram um ano bissexto de três em três anos, em vez de de quatro em quatro, o que resultou ao têrmo de 36 anos, haver doze anos bissextos intercalados em vez de nove. Augusto, então imperador, ordenou que durante doze anos não se fizesse algum ano bissexto, e, assim, corrigiu o desajuste. Por tal providência tomada, o Senado decretou em 746 de Roma (8 A.C.) que, igualmente como se fizera em homenagem a Julio Cesar, se fizesse com Augusto, dando-lhe o nome ao mês Sextilis, e com o mesmo número de dias dados a Julius.

Para tal, tirou-se um dia de *februarius* que passou a 28 dias, normalmente, e 29 nos anos bissextos.

Acontecendo, porém, que os três meses seguidos, Julius, Augustus e September ficariam com 31 dias, resolveu-se retirar o 31.º de September e passá-lo para October.

O 1.º dia do mês correspondendo à Lua nova, trazia, como vimos, o nome de *Calendas, Calendæ*, que, para Plutarco, derivava de *Celare*, ocultar, porque a Lua, então se oculta, tornando-se invisível. Mais tarde, apurou-se a origem mais real, que é a do grego *Kalein*, donde o verbo calare; convocar, chamar.

A Lua cheia correspondia aos *idus*, da palavra etrusca *iduare*, dividir, porque, êste mês era dividido em duas partes. Os meses lunares eram cheios ou curtos, os *idus* eram colocados para os mais longos, a 15, metade de 30; e para os mais curtos, a 13, que foi preferido a 14, mais lógico, por ser ímpar; os números pares consideravam-se de mau preságio. Os *nones* assim chamados por serem os nonos dias antes dos *idus*, eram os dias das compras, de feira, etc.

Tudo isto faz lembrar que nestes primitivos tempos, o povo era profundamente inculto, e só mesmo se servia do almanaque de sua memória. Os anos eram contados da data da fundação de Roma (753 A.C.), era romana.

Êste calendário juliano foi imposto a todos os povos sob jugo romano como e, com o advento do cristianismo, passou a ser o calendário das nações européias; e, até o século XVI, os atos públicos eram escritos em latim e datados como os romanos o faziam. Com a invasão dos bárbaros os dias do mês, passaram a ser enunciados por ordem numérica, de 1 a 30 ou 31. A igreja cristã posteriormente, não aceitou os nomes consagrados aos planetas, como também, o fez em relação à semana. Estabeleceu, *dies dominica, feria prima, feria secunda, feria tertia*, feria *quarta, feria quinta, feria sexta e Sabbato*. O dia de repouso dos israelitas, que era Sabbato, transferiu-se para *dies dominica*, dia da Ressurreição. Entretanto, a maior parte dos povos europeus, conservaram as antigas denominações, tais como no latim; assim fizeram franceses, italianos, espanhóis, inglêses e alemães.

Quanto às festas dos judeus, conservou a da Páscoa e Pentecostes, embora mudasse o sentido das comemorações: e dos romanos, nenhuma aceitou.

Da fixação do Natal, em 25 de dezembro, vários autores opinaram que se prende ao fato de antepor à festa pagã *Natalis Invieti*, introduzida no século IV e que, segundo o Abade Bertrand, foi para as festas fixas o que a Páscoa era para as festas móveis.

——X——

Reforma Gregoriana

Desde cêdo observou-se logo que as disposições estabelecidas por Júlio César, traziam, conseqüentemente, um avanço na contagem do

tempo em relação aos fenômenos astronômicos que ao caso interessavam. De fato, o ano trópico tomado, de 365, 25 dias, era longo e, portanto, o equinócio da primavera, para o hemisfério Norte, que, na época de reforma Juliana, caíra em 25 de março, em 325, ano do Concílio de Nicéa caíra em 21 e, continuamente, iria recuando.

No século XIII, ao que parece, houve o alarme dado por John Holywood, que propôs modificar a intercalação nos anos Julianos, como, também, astrônomos como Jean Sacrobosco, Copérnico, e outros mais. Roger Bacon procurou interessar o papa Clemente IV, que faleceu antes das providências reclamadas. Os concílios de Constança de 1417, de Bâle (1437-1439), de Latrão em 1514 e de Trento em 1563, trataram do caso, nada resolveram. Sixto IV, no fim do século XV, chamou a Roma Regiomontanus (Jean Muller de Kenisberg) para solucionar o problema; mas seu falecimento prematuro impediu, sequer iniciasse o trabalho. Coube, assim, a Gregório XIII, em 1582, efetuar o que havia tanto tempo em solicitação, o que fez nomeando a comissão composta de Aloisius Lilius e seu irmão Antônio, Inácio Dantès, Cristovam Clavius e Pedro Chacón, para estudo e proposição de medidas. Considerado o ano trópico com 365, 2422 dias, e o Juliano com 365, 25 dias, a diferença por ano era de 0,0078 e 0,78 por século.

Quatro anos trópicos tendo 1460,9688 dias, e quatro anos Julianos 1461 dias, a diferença era de 0,0312 de dia, ou 44,928 minutos, ou, ainda, 45 minutos arrendondados. Portanto, se em 4 anos a diferença era de 45 minutos, 1440 minutos ou 24 horas, correspondiam a 128 anos Julianos; assim, em cada período de 128 anos tinha-se o avanço de um dia. Três propostas foram apresentadas. A primeira era que, tomando-se o ano do Concílio de Nicéa, 325, distava de 1582, 1257 anos, que, divididos pelo período de 128 anos, dava 9,8203, portanto, 10 dias, arredondados. Logo, se em 325 o dia do equinócio da primavera, para o hemisfério Norte, foi a 21 de março, em 1582 achava-se em 11. Bastava, então, conservar esta última data e dai para o futuro fazer as intercalações necessárias.

A segunda proposta, foi que se suprimissem 15 dias, e colocar o equinócio referido em 25 de março, o que acarretava a festa do Natal no solstício do inverno para o Norte, a Anunciação no equinócio da primavera e o natalício de João Baptista, no solstício do Verão.

A terceira proposta, foi que se suprimissem os 10 dias, de modo a conservar o equinócio primaveril a 21 de março, como o fôra no ano 325, e isso não só significaria maior atenção ao Concílio de Nicéa, como, também, evitaria maiores alterações nos livros litúrgicos, que tinham sido refeitos por ordem do papa Pio V. Gregório XIII preferiu a última proposta e a promulgou pela bula *Inter Gravissimas*, a 24 de fevereiro de 1582. As correções futuras, seriam, então: Se em um século, a diferença era de 0,78 de dia, em quatro séculos, seria 3,12 dias a mais. Portanto, forçoso seria retirar 3 dias em quatrocentos anos, isto é, um dia em cada ano secular 1700, 1800, 1900. O ano 2000 será bissexto, bem como 2400, 2800, etc.. Resta, entretanto, 0,12

do dia a mais. Então, se em 400 anos, restam 0,12 de dia, um dia se completará dividindo-se 400 anos por 0,12, o que dá 3333,3333...anos, contados de 1582, isto é, no ano 4915, o que indica suprimir um dia nesse ano, restando, ainda, 0,333... do ano para correção futura. As nações católicas aceitaram a reforma e passaram a adotá-la; os protestantes o fizeram um século a século e meio depois, o Japão em 1873, a China em 1912, a Bulgária em 1916, a Rússia (*) em 1940, a a Rumânia em 1919, a Grécia em 1923 e a Turquia em 1927.

Do exposto vê-se que, não obstante as reações contra a adoção da reforma gregoriana, que datam, mesmo, de 1583, quando o patriarca Jeremias dirigiu encíclica excomungando todos os que a aceitassem; porém com o correr do tempo, os povos a foram adotando. Em regra, acusava-se Gregório XIII da violação das decisões do Concílio de Nicéa, ordenando festejar-se a Páscoa no Domingo que sucedesse à primeira lua cheia, depois do equinócio da primavera para o Norte, fixado a 21 de março segundo o calendário juliano; além de outras razões, tais como calcular datas de festas móveis, após uma lua fictícia média, e não segundo a real, a verdadeira; e outras razões mais. Todavia, a idéia da fixação da data da Páscoa, foi retomda por vêzes, mesmo por propostas de novos calendários posteriores, como a do Abade Marc Mastrofini, que limitava a cinco datas; do astrônomo Madler, que propôs a redução da mobilidade da data da Páscoa, para uma semana, não levando a consideração da lua, porém de colocá-la em situação idêntica para os católicos como para os gregos-russos. E mais, quanto à intercalação, que preferido seria a supressão de um dia em cada período de 128 anos, em lugar de três em 400 anos.

Como esta, muitas propostas surgiram, ora com treze meses, ora mantendo os doze meses, ora com um, ora com dois dias em branco, alternando os dias da semana, etc..

Entre as várias propostas, a da World Calendar Association, de New York, fundada em 1930, sob a presidência de Miss Elizabeth Achelis teve, talvez, a maior repercussão pelo risco de quase adoção. Esta associação, que conta com milhares de sócios, mantém o "Journal of Calender Reform" que faz a sua propaganda em 24 países da América e Europa, elegendo comissões de representação, nas que, no caso do Brasil, ao Almirante Radler de Aquino, coube a presidência, sendo acompanhado pelo Dr. Sodré da Gama, então diretor do Observatório Nacional, e o Almirante José Frazão Milanez, então, catedrático de Astronomia da Escola Naval. Os dois primeiros já falecidos, resta o último à espera de nova designação.

Consta a reforma, apenas, de uma distribuição dos 364 dias nos doze meses do ano civil. O ano será distribuído em quatro trimestres, em que o 1.º mês de cada um, terá 31 dias e os dois últimos 30. O 1.º dia do ano cairá sempre em Domingo, bem como todos os 1.ºs dias

---

* A respeito da adoção pela Rússia, vide memorial enviado pela "Britannica Library — Reserch Service".

dos meses de 31 dias, isto é, janeiro, abril, julho, e outubro, que terão os 31.º dias numa terça-feira. Os meses fevereiro, maio, agôsto e novembro, começarão em 4.ª-feira e terminarão em 5.ª-feiras. Os meses finais de trimestre, março, junho, setembro e dezembro, começarão em 6.ª-feira e terminarão em sábado.

O último dia do ano, isto é, o que se segue a 30 de dezembro, será um dia em branco, feriado internacional e dedicado a Paz entre os povos; não será incluído na semana, nem terá data numérica.

No ano bissexto, será acrescido, entre o dia 30 de junho, fim do 2.º trimestre, sábado, e o domingo, 1.º de julho, um dia suplementar, igualmente nem incluído na série semanal, nem com data numérica, que será feriado internacional.

Em 1938, a antiga Sociedade das Nações, em Genebra, tomou conhecimento da proposta e achava-se disposta a discuti-la, uma vez que vários governos associados, incluído o do Brasil, a tinham aprovado. Entretanto, dado o ambiente, de perturbação e alarme internacional, provocado pelos, então, governos alemão e italiano, o Embaixador russo Mr. Litvinoff, pediu adiamento da discussão, e em 1939, como se previra, iniciou-se a II.ª Guerra Mundial.

Quanto à fixação da data da Páscoa, como conseqüência da aprovação do Vaticano, recomendou o Santo Padre que, antes de tudo, se deveria obter um acôrdo completo entre as nações, de modo a ter-se unidade de vistas em tôrno de um sistema, para que, então, pudesse a Igreja pronunciar-se a respeito.

Êste é o têrmo em que se encontra o problema.

TRABALHOS E ESTUDOS
RELATIVOS A ASSUNTOS NACIONAIS

A atual conjuntura e o processo de desenvolvimento nacional

PRIMO NUNES DE ANDRADE
Capitão-de-Mar-e-Guerra

A atual fase crítica do processo de desenvolvimento nacional está exigindo uma análise objetiva, que permita um esclarecimento completo de quantos acompanham a nossa evolução político-social e desejam ter plena consciência do verdadeiro significado das contradições que tumultuam a vida da comunidade, acarretando às vêzes a perplexidade, quando não o desânimo, em muitas consciências individuais empenhadas na batalha do desenvolvimento.

A instabilidade financeira é o sintoma mais alarmante no complexo econômico-social da vida comunitária; os efeitos de uma inflação desabalada desorientam os espíritos mais decididamente confiantes nos programas de desenvolvimento, ao mesmo tempo que uma propaganda bem orientada por interêsses econômicos contrariados pelas inevitáveis modificações de estrutura decorrentes do desenvolvimento econômico-social, procura apontar como causa precípua daquela instabilidade a necessária mobilização de recursos para a efetivação dos ditos programas.

É compreensível que as dificuldades de vida que afetam grande parte da população e que são decorrentes do processo inflacionário, propiciem um campo fértil para a disseminação de idéias derrotistas e a conseqüente criação de uma consciência refratária ao esfôrço de desenvolvimento que a atual contingência histórica exige da comunidade. Com efeito, torna-se fácil explorar então o aparente paradoxo de que a luta pelo desenvolvimento social e econômico tenha de acarretar o empobrecimento dos individuos e de que tudo não passaria de um esfôrço vão, tentado por visionários mal informados sôbre as realidades da nossa conjuntura econômico-social. A bandeira desenvolvimentista fica assim sujeita aos mais ferozes ataques provenientes dos redutos das fôrças retrógradas, beneficiárias de situações privile-

giadas na estrutura econômico-social que vai sendo inexoràvelmente ultrapassada pela própria evolução, mas que agora se sentem, não obstante, armadas de novos elementos para procurar deter a marcha do processo de desenvolvimento que vai dando nova configuração à estrutura comunitária.

Eis por que se torna necessário descer a fundo na análise da conjuntura econômica para apontar os fatôres do desequilíbrio, fazendo-se apêlo à consciência coletiva e esclarecendo-a devidamente a fim de que não se deixe iludir pelas aparências que estão sendo tão hàbilmente exploradas pelos arautos do antidesenvolvimento.

Em primeiro lugar, cumpre estabelecer bem nìtidamente a premissa de que a comunidade brasileira atingiu um estágio em que terá de enfrentar corajosamente o dilema: desenvolvimento ou anarquia. Isto não é um simples jôgo de palavras, mas uma fatalidade incontornável; uma população de sessenta e cinco milhões de habitantes, aumentando cêrca de dois milhões por ano, está transbordando irresistivelmente da estrutura semicolonial que ainda a mantinha coesa há cêrca de cinqüenta anos atrás, mas que já há trinta anos vem sofrendo uma transformação acelerada e irreversível, mercê da qual vem adquirindo uma nova configuração, capaz de comportar o equilíbrio dessa imensa massa humana que luta para manter a coesão em têrmos de comunidade nacional.

Supor, como alguns saudosistas, ingênuos ou mal avisados pelos próprios interêsses ameaçados, que a comunidade brasileira poderá subsistir dentro dos moldes da antiga estrutura semicolonoial, dominada política e econômicamente pelo latifundiarismo e pelo alto comércio exportador de produtos primários e importador de produtos acabados, interêsses êstes naturalmente associados aos do capital estrangeiro colonizador, é fazer uma idéia inteiramente errônea das possibilidades de evolução da nossa atual conjuntura. Usar a fôrça política e publicitária remanescente dos grupos econômicos ainda detentores de posições privilegiadas na nossa estrutura econômico-social, com o objetivo de forçar um retrocesso na marcha irreversível para o desenvolvimento, é enveredar por uma caminho perigoso e fatal, pela provocação inevitável de reações, que venham a restabelecer o curso natural do processo histórico.

Torna-se assim evidente que o encaminhamento natural e pacífico do processo de evolução da comunidade brasileira terá de subordinar-se às realidades inevitáveis e insuperáveis, que aí estão a exigir a transigência de uns, o esfôrço construtivo de outros e a cooperação harmoniosa de todos. Essas realidades, de ordem econômica e social, estão reclamando: a revisão da estrutura agrária; a dinamização da agricultura de subsistência, visando ao abastecimento e à alimentação da população sempre crescente; o encaminhamento acelerado do pro-

cesso de industrialização segundo diretrizes que resguardem a autonomia econômica do País; a manutenção de um sistema cambial que leve em conta, tanto a inevitável carência de divisas imposta pela conjuntura internacional, como a necessidade de uma justa e equitativa distribuição de recursos cambiais pelos vários setores de atividade econômica da nação; o equilíbrio das justas compensações de ordem fiscal no intercâmbio econômico entre as várias regiões do País; a reforma do sistema previdenciário a fim de que atenda plenamente às suas finalidades sociais; a coordenação das correntes de abastacimento e a sua libertação da influência das emprêsas monopolistas estrangeiras; a disseminação da escola pública, assim como a orientação da educação para o desenvolvimento; etc.

Se a integração racial e a integração territorial foram duas tendências que marcaram bem nìtidamente a formação da nacionalidade brasileira desde a sua emancipação política, não há dúvida que a integração econômica e a integração social deverão marcar de maneira definitiva os contornos de uma nação que caminha a largos passos para a sua completa e total emancipação.

Na análise dos fatôres determinantes da instabilidade financeira característica da atual conjuntura, cumpre ressaltar primeiramente o rebaixamento dos preços dos produtos primários no mercado mundial, fruto da manutenção da atual estrutura econômica internacional, dentro da qual o "livre" desempenho das fôrças econômicas atua sempre no sentido de tornar cada vez mais profunda e distante a separação entre as nações supercapitalistas e os países da sua periferia econômica. Com efeito, no balanço do intercâmbio dos produtos primários, procedentes dos países subdesenvolvidos, com os produtos industrializados, procedentes dos países supercapitalistas, em virtude do constante aviltamento dos preços dos primeiros e da valorização contínua dos últimos, constata-se como conseqüência imediata a desvalorização do trabalho humano nas áreas periféricas em relação ao mesmo trabalho nos centros hegemônicos do capitalismo mundial. Esta é a causa primordial da crise econômica que, no momento, se abate sôbre os países co-irmãos da América Latina, caracterizada nos mesmos pelo processo inflacionário de proporções equivalentes às que constatamos atualmente no Brasil.

É bem verdade que, ao contrário do que acontece em outros países da América Latina, a economia brasileira já apresenta características de maior solidez, pela grande diversificação das suas atividades, para que a queda do preço do café, nosso principal produto de exportação, possa por si só acarretar a instabilidade financeira, que se apresenta atualmente com amplitude desproporcional às primeiras causas apontadas. Com efeito, a nossa exportação de café representando menos de dez por cento do produto nacional bruto, as conseqüências da queda do seu preço deveriam ficar circunscritas quase que sòmente ao

mercado cambial, com maiores dificuldades de importação e menores disponibilidades para atender a compromissos externos e iniciar novos programas de desenvolvimento dependentes das mesmas.

Entretanto, a crise do café não repercute na nossa conjuntura econômica apenas sob o impacto dos fatôres de ordem externa, que escapam, aliás, ao nosso contrôle e que, já vimos, não podem ser responsabilizados sòzinhos pela amplitude das conseqüências que se fazem sentir no campo financeiro interno. Há fatôres internos de maior influência neste domínio e entre os mesmos destacam-se, pela sua importância, as medidas que vêm sendo adotadas para solucionar o problema dos excedentes da produção cafeeira.

É realmente contra-senso que aberra de qualquer princípio de integração econômica, pois o ônus decorrente recai sôbre tôda a coletividade, a diretriz adotada pelo Estado, de garantir um escoamento fictício para as safras de café que se avolumam de ano para ano, sob o próprio estímulo desta política. Basta considerar, além do trabalho humano que se dissipa inùtilmente desde a colheita até o beneficiamento do café, e depois no seu ensacamento, transporte e armazenagem, o capital investido até no plantio de novos cafezais, que vão sempre surgindo sob os auspícios desta inconseqüente política, a terra fertilíssima que poderia estar sendo utilizada para culturas de subsistência que iriam baixar o custo de vida, e enfim as vultosas quantias que são mobilizadas para a aquisição e armazenagem de uma mercadoria que vai ser condenada à inutilização. E se se levar em conta que tais quantias são comparáveis ao montante do déficit orçamentário, mola propulsora da infração, não será difícil concluir que aí reside a causa fundamental da instabilidade financeira que atormenta a coletividade.

E não se diga que está tudo isso certo porque essa movimentação maciça de recursos financeiros da coletividade para compra dos excedentes de café seria uma compensação indireta do tão falado "confisco cambial". Primeiramente porque não se justificaria criar um sistema cambial, cuja finalidade precípua deve ser colimar os objetivos de integração econômica da coletividade, para empregar os seus resultados financeiros na operação mais antieconômica e inflacionária que se pode imaginar, qual a de se financiar a terra, o capital e o trabalho empregados na produção de uma mercadoria destinada ao armazenamento; a destinação natural e lógica de tais resultados é o financiamento da lavoura de subsistência, a fim de que o cruciante problema da alimentação dessa imensa massa populacional encontre a sua solução justa e racional. Em segundo lugar, porque o chamado "confisco cambial" simplesmente não existe, por ser ainda a cultura do café a mais rendosa do País, apesar do baixo custo das suas cambiais de exportação; assim não fôsse e não assistiríamos à opulenta prosperidade das zonas cafeeiras, onde, em tempo curto, têm surgido

ricas cidades como por encanto. A verdade é que o poder econômico e político ligado à lavoura do café é ainda muito forte na comunidade brasileira, o contrário do que acontece em outras regiões menos favorecidas do País, onde, por exemplo, os produtores de carnaúba e de sisal são abandonados à própria sorte, ou os produtores de cacau não recebem nenhuma compensação pelo tratamento cambial idêntico ao aplicado à lavoura do café.

Não devemos concluir de tudo isso que deva ser preconizada uma drástica política de suspensão imediata dos favores concedidos à lavoura cafeeira, porém que é de vital interêsse para a coletividade a reformulação da atual política, no sentido principalmente de se coibir o plantio de novos cafezais e de se substituirem as lavouras menos econômicas por outras de subsistência ou de exportação; aliás, tal substituição poderia ser uma das condições para que o Estado adquirisse os excedentes da safra.

De qualquer forma, pode constatar-se que a instabilidade financeira, cujos efeitos são tão sensíveis no ambiente social, não resulta de nenhuma debilidade do organismo econômico da nação, que o impossibilite de arrostar as tarefas do desenvolvimento, porém antes de distorções do mecanismo que deveria regulá-lo, orientando-o no sentido do encaminhamento coordenado dos esforços produtivos e da justa e equitativa distribuição dos ônus e benefícios pelos vários setores da coletividade.

O que urge principalmente é promover a integração econômica da comunidade, estabelecendo o justo equilíbrio entre as atividades da indústria, da agricultura e da pecuária, assim como acompanhar com a máxima atenção a maneira como se processa o intercâmbio econômico entre as várias regiões do País, a fim de evitar no plano nacional aquilo que condenamos no plano internacional: o aprofundamento e o alargamento da distância entre os estados prósperos e os subdesenvolvidos.

Uma justa e sensata reforma da estrutura agrária, efetuada em cada região de acôrdo com as suas características próprias, é, sem dúvida, o primeiro passo para a ampliação do mercado interno, a incorporação dos trabalhadores rurais à sociedade e o conseqüente aproveitamento integral da sua fôrça de trabalho, até agora utilizada em regímen de baixa produtividade.

Por outro lado, uma definição mais cuidadosa sôbre a função social e a destinação das rendas tributárias dos estados da federação deverá ser feita a fim de que os ônus fiscais que recaem sôbre os consumidores de tôdas as regiões do País, não sejam carreados em benefício exclusivo dos estados industrializados, criando assim, dentro da federação, uma situação parecida com a que existe entre os países colonizados e os países colonizadores.

Com efeito, dispõem os estados de um sistema tributário que lhes permite intervir repetidas vêzes nas várias fases de elaboração dos produtos industrializados, de modo que as somas dos impostos que incidem nos vários estágios de fabricação dos mesmos passam a ser componentes importantes dos seus preços de venda, componentes êstes que são absorvidos inteiramente pelos aparelhos fiscais do estado produtor, ao passo que os ônus respectivos recaem sôbre os consumidores dos estados em que os produtos são consumidos e que constituem um mercado pràticamente compulsório para os mesmos. Nestas condições, ao passo que os estados industrializados vão tendo as suas rendas aumentadas vertiginosamente com o surto de industrialização que se opera no País, os estados subdesenvolvidos continuam vegetando na situação de absoluta míngua orçamentária, que os impossibilita de assumirem os encargos exigidos pelo processo de desenvolvimento, tanto no campo social, como no econômico.

Êsse é um problema grave e delicado, cuja solução não deve entretanto tardar, a fim de que não se agrave ou se torne irreparável uma situação que poderá vir a comprometer a unidade nacional.

Sem dúvida, uma das maneiras de corrigir esta distorção de equilíbrio federativo no campo econômico, é o prosseguimento, em bases cada vez mais amplas, dos planejamentos regionais, que se destinam justamente às regiões subdesenvolvidas; entretanto, é de supor que ainda assim não se esteja proporcionando aos estados de fraco potencial econômico a justa compensação pelo desequilíbrio de natureza fiscal que os relega a uma situação de inferioridade.

Além disto, a solidez dos liames entre as unidades da federação deverá basear-se em princípios de colaboração fraternal e de justa participação de todos os estados nos proventos de uma riqueza que tem resultado do esfôrço comum de tôda a coletividade, pois grande tem sido a contribuição, tanto em capital como em trabalho, das regiões setentrionais, menos desenvolvidas, para industrialização dos estados meridionais do País. Ainda hoje, as nossas reservas petrolíferas conhecidas, localizadas nas primeiras, estão sendo exploradas em benefício indiscriminado de tôda a federação.

A integração econômica da federação brasileira deverá, de preferência, encontrar na organização constitucional desta o mecanismo perfeitamente ajustado à sua realização espontânea e objetiva, ao invés de procurar concretizar-se em um segundo tempo, através de um mecanismo de compensações e de reajustamentos para uma situação iníqua prèviamente estabelecida.

Por outro lado, paralelamente à integração econômica deverá prosseguir a integração social; esta, já iniciada através da legislação trabalhista, avança no meio urbano, onde as condições de vida do pro-

letariado já apresentam um progresso bem pronunciado sôbre as existentes trinta anos atrás. Urge que tais benefícios sejam estendidos ao meio rural, concomitantemente às medidas atinentes à reforma agrária, cuja necessidade se impõe cada vez com mais premência.

Evidentemente, a integração social se tornará realidade à medida que as necessidades de alimentação, de assistência médica e de educação puderem ser ampla e plenamente satisfeitas como direitos inalienáveis das classes menos favorecidas.

O abastecimento, a assistência médico-social e a educação são tarefas para cuja realização é necessário que o Estado se aparelhe cada vez com mais eficiência, quer diretamente, quer através de organismos apropriados. Entre êstes, os institutos de previdência social, que precisam ser urgentemente expurgados de vícios de formação a fim de poderem cumprir melhor as suas finalidades.

O problema da educação sobreeleva-se pela sua importância no planejamento a longo prazo do desenvolvimento nacional; a disseminação da escola primária, pública e universal, é a primeira medida que se impõe para que se possam alargar as bases culturais da estrutura social da nação; a reforma do ensino médio, a fim de que perca o caráter ornamental e falsamente humanístico de educação reservada aos privilegiados da fortuna e se transforme para atender com autenticidade à sua finalidade precípua, que é a do preparo dos cidadãos para as múltiplas atividades exigidas pelo funcionamento harmônico do organismo social: educação moral, cívica, profissional, técnica, científica e artística, ministrada sem os formalismos burocráticos e dentro de um regímen de plena liberdade de opção, que venha de fato dar oportunidade aos adolescentes de cultivarem as suas faculdades intelectuais e vocacionais, a fim de que possam se tornar elementos úteis e produtivos de uma coletividade democràticamente organizada.

Ao procurar delinear êsse esbôço panorâmico da nossa conjuntura econômico-social, nesta fase crucial de contradições que se entrechocam e criam um clima de incertezas sôbre a futura evolução do atual processo de desenvolvimento nacional, fazemo-lo com uma fé inquebrantável nos destinos da nacionalidade, pois cremos que é nas suas bases espirituais que residem as fôrças que mantêm coesa e indestrutível a comunidade brasileira.

As energias espirituais do povo brasileiro se manifestam agora com um novo ímpeto, através do qual se concretizam as tendências históricas de integração e se realiza o domínio efetivo da terra continental que se estende da bacia do Amazonas à do Prata; a interiorização da capital será um símbolo da tomada de posse da terra e da objetivação do anseio secular da comunidade de ter um centro de irradiação de vida, de pensamento e de ação, em cujos fluxos e refluxos

possam encontrar expressão as tendências históricas de formação da nacionalidade.

As fôrças retrógradas poderão tentar ainda um último e desesperado esfôrço para deter a marcha incoercível do desenvolvimento, porém as vitórias que ainda possam vir a obter nesta luta serão efêmeras e superficiais, pois não se pode deter impunemente a marcha da História.

Já se delineiam nos contornos de uma grande nação, uma comunidade vem procurando reafirmar-se no âmbito da civilização ocidental como portadora de uma nova cultura, que não é uma simples e inexpressiva reprodução de outras "mais adiantadas", pois se apresenta com características próprias, através das quais o povo brasileiro terá oportunidade de transmitir a sua própria mensagem a um mundo sequioso de paz e fraternidade, de liberdade e justiça.

MANOEL PINTO RIBEIRO ESPINDOLA

ALMIRANTE-DE-ESQUADRA

DADOS BIOGRÁFICOS

Filho de Marcelino Pinto Ribeiro Espíndola e Amanda Ferreira da Silva Espíndola, nasceu em Niterói, Estado do Rio de Janeiro a 23 de outubro de 1893. Fez seus estudos iniciais nos Cursos da Srta. A. Borges da Costa e do Dr. João Brasílio Ferreira da Silva, tendo feito o Curso Ginasial nos Colégios Pedro II (antigo Ginásio Nacional) e Colégio Abílio.

Em 18 de junho de 1912 foi admitido como praticante na Diretoria Geral de Contabilidade da Marinha e em 23 de outubro do ano seguinte foi nomeado 4.º Oficial (2.º Tenente Honorário); tendo sido promovido em 28 de novembro de 1914 a 3.º Oficial (1.º Tenente Honorário); em 25 de maio de 1922 a 2.º Oficial (Capitão-Tenente Honorário) e em 24 de julho de 1930 a 1.º Oficial (Capitão-de-Corveta Honorário).

Em 19 de fevereiro de 1932, ao ser criado o Quadro de Contadores Navais, passou a fazer parte do mesmo como Capitão-de-Corveta Honorário. Tendo sido militarizado o Quadro, por Decreto de 25 de maio de 1933, foi efetivado nesse posto e, finalmente, promovido a Capitão-de-Fragata em 5 de novembro de 1943.

Serviu na 2.ª Seção da Diretoria Geral de Contabilidade da Marinha de 18 de junho de 1912 a 2 de março de 1914; no Gabinete do Sr. Diretor de D.G.C.M. de 3 de março de 1914 a 17 de novembro de 1916. Exerceu comissão fora da sede de 18 de novembro de 1916 a 4 de abril de 1917. Serviu novamente na 2.ª Seção da antiga D.G.C.M. de 5 de abril a 27 de julho de 1917. Desempenhou comissão fora da sede de 28 de julho a 31 de dezembro de 1917. Serviu na 3.ª Seção da D.G.C.M. de 1.º a 28 de janeiro de 1918. Como Auxiliar de Gabinete do Exm.º Sr. Ministro da Marinha de 29 de janeiro a 15 de novembro de 1918. Novamente fora de sede de 16 de novembro de 1918 a 31 de janeiro de 1919. Novamente como Oficial de Gabinete do Sr. Diretor Geral da D.G.C.M. de 1.º de fevereiro de 1919 a 4 de junho de 1922. Como Oficial de Gabinete do Exm.º Sr. Ministro da Marinha de 5 de junho de 1922 a 20 de junho de 1923. Novamente como Oficial de Gabinete do Exm.º Diretor Geral de Fazenda de 21 de junho de 1923 a 31 de março de 1925. Na 1.ª Divisão (DF-I), da Diretoria de Fazenda de 1.º de abril a 25 de setembro de 1925. Na 3.ª Divisão (DF-3), da mesma Diretoria, de 26 de setembro de 1925 a 31 de agôsto de 1931. Como Encarregado da Seção do Protocolo e Arquivamento de 1.º de setembro de 1931 a 8 de junho de 1933. Na 5.ª Divisão (DF-5) da Diretoria Geral de Fazenda de julho de 1933 a 2 de agôsto de 1935, sendo que, a partir de 25 de outubro de 1934 como Chefe Interino. Na 1.ª Divisão (DF-1) de 12 de agôsto de 1935 a 8 de agôsto de 1941 sendo que de 27 de janeiro de 1937 a 9 de março de 1939 como Chefe. Novamente na 5.ª Divisão (DF-5) de 8 de agôsto de 1941 a 26 de maio de 1946 como Chefe efetivo. Exerceu as funções de Vice-Diretor de Fazenda Interino de 27 de maio a 31 de julho de 1946; as de Chefe da 3.ª Divisão (DF-3) de 1.º de agôsto de 1946 a 27 de janeiro de 1948 e as de Chefe da 5.ª Divisão (DF-5) de 28 de janeiro de 1948 em diante.

Em seus assentamentos há vários elogios pessoais inclusive dos Ministros da Fazenda, Guerra e Agricultura, assim como também louvores, além das referências de caráter coletivo a que, igualmente, fêz jus, possuindo as seguintes condecorações: Medalha de tempo de bons serviços militares; Medalha da Vitória (Guerra de 1914-1918) e a de Serviços de Guerra (estrêla) relativa à 2.ª Grande Guerra Mundial.

Além das muitas comissões exercidas no Ministério da Marinha, sem prejuízo das atribuições normais, exerceu outras representando a Marinha nos Ministérios da Guerra, da Fazenda e da Agricultura, bem como fazendo parte das Comissões de Orçamento do Ministério da Marinha nos anos de 1918 a 1923 e por isso encarregado de acompanhar a elaboração dos mesmos no Congresso Nacional, junto às respectivas comissões de finanças. Apresentou também vários trabalhos sôbre a organização de serviços fazendários, que foram adotados com ótimos resultados na Diretoria de Fazenda.

Participou de Congressos de Contabilidade e fêz parte da comitiva do Ministro da Marinha quando em visita oficial ao Estado de Minas Gerais em 1933.

Nesse mesmo ano foi designado, por solicitação do Ministério da Agricultura, para, como representante da Marinha, fazer parte da comissão incumbida de estudar a reorganização do nosso aparelhamento de estatística, do que resultou o anteprojeto para criação do Instituto Nacional de Estatística. Instalado o Instituto foi designado para, como representante do Ministério da Marinha, fazer parte da sua Junta Executiva Central.

Participou, como Delegado da Marinha, da Convenção Nacional de Estatística, para o que foi nomeado por Decreto de 27 de julho de 1936. Participou também do Serviço Nacional do Recenseamento em 1940, ainda como representante da Marinha, membro da Comissão Censitária, para o que foi nomeado por Decreto de 21 de março de 1939.

Foi designado para participar dos trabalhos do plenário junto ao Diretório Central do Conselho Nacional de Geografia e à Junta Executiva Central do Conselho Nacional de Estatística a realizarem-se em Goiânia no período de 1 a 10 de julho de 1942.

Foi promovido, por antiguidade, a Capitão de Fragata em 6 de novembro de 1943, sendo designado na forma do Mem. n.º 569 de 5-7-944 do Gabinete do Ministro da Marinha, para apresentar sugestões de Reforma do Regulamento de Cantinas.

Pela Ordem de Serviço n.º 6 de 4 de maio de 1946 foi designado para exercer as funções de chefe da D.F. 3 e pelo Aviso n.º 1 203 de 7 de junho do mesmo ano para, em comissão, organizar a proposta orçamentária do Ministério da Fazenda Naval para o exercício de 1947.

Em 1949, como representante da Marinha, participou dos trabalhos da IX.ª Sessão da Assembléia Geral do Conselho Nacional de Estatística realizado na Bahia.

Por Aviso 1 930 de 17 de outubro de 1949 foi designado para, em comissão, elaborar Tabelas de Rações para uso da Marinha, observados as peculiaridades regionais.

Em 11 de abril de 1950, por decreto n.º 760 — 2-7 foi promovido, por merecimento, ao pôsto de Capitão-de-Mar-e-Guerra (C.N.).

A 10 de maio do mesmo ano foi designado para exercer as funções de Vice-Diretor de Fazenda.

Em 1951 foi designado para chefiar a comissão incumbida da conferência dos saldos existentes nos cofres da Tesouraria do Fundo Naval.

De 1.º de novembro de 1951 a 31 de janeiro de 1952 ficou à disposição do Conselho Nacional de Estatística em virtude da requisição desta entidade.

Em maio do mesmo ano, já como Contra-Almirante-Graduado IM foi novamente designado para exercer as funções de Vice-Diretor de Fazenda.

Pelo Decreto n.º 2 684 — M de 12-11-1952 o Exm.º Sr. Presidente da República concedeu-lhe a Passadeira de Platina por contar mais de quarenta (40) anos de serviços nas condições exigidas.

Pelo memorando 887 de 5 de agôsto de 1953, do Exm.º Sr. Ministro da Marinha, foi, como representante da Marinha junto ao Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, designado para tomar parte na 28.ª Reunião Internacional realizada em Roma, continuando, após esta, em missão de observação de organizações estatísticas na Europa até junho de 1954.

Passou, em 1954, para a reserva remunerada no pôsto de Vice-Almirante, promovido nesta situação ao pôsto de Almirante-de-Esquadra conforme o Decreto n.º 1 589 H de 29-6-1953 do Exm.º Sr. Presidente da República.

Faleceu no dia 2 de outubro de 1958, em sua residência, nesta Capital.

CARTA DO MINISTRO DA MARINHA

A carta enviada pelo Ministro da Marinha, lida pelo Líder da Maioria, e em resposta às graves acusações do Sr. Paulo Mincarone, está assim redigida:

"Em 13 de outubro de 1959 — Excelentíssimo senhor Deputado Abelardo Jurema, M.D. Líder da Maioria.

Na data de ontem o deputado PAULO MINCARONE pronunciou da tribuna da Câmara Federal um longo discurso, num misto de ataques de tôda sorte à aquisição do porta-aviões Minas Gerais *por parte do govêrno brasileiro; à oficialidade da Marinha que, na reserva remunerada, exerce funções em firmas de construções navais; à Administração Naval e a mim próprio, atual ocupante da pasta da Marinha.*

S. Ex. que se disse tão bem informado a ponto de exibir pùblicamente documento sigiloso, não poderia cometer os êrros que não encontram a menor justificativa nos fatos.

Não tem cabimento a forma pela qual o citado deputado procura tomar partido numa causa que interessa à Defesa Nacional que, até hoje, com ligeiras exceções, tem sido tratada com a elevação compatível com as instituições nela interessadas.

A vitória do ponto de vista da Marinha ou da Aeronáutica na questão da Aviação Embarcada é um fim que exige cuidadoso emprêgo de meios para que não se verifiquem lamentáveis atitudes. Acima dos indivíduos pairam as instituições que merecem o respeito dos homens dignos e patriotas. Acima de mim está a Marinha, acima do Deputado Mincarone e de seus nobres pares, que certamente não concordam com os têrmos empregados por seu colega, está a Câmara dos Deputados. A essa ilustre instituição democrática peço que V. Ex. transmita os esclarecimentos que a seguir darei.

Inicialmente devo declarar que assumi a pasta da Marinha em 19 de agôsto de 1958, ocasião em que as obras do porta-aviões já estavam em andamento segundo contrato firmado em 5 julho de 1957 entre o govêrno brasileiro e a firma holandesa Verolme United Shipyards, portanto, 7 meses após a aquisição que foi realizada em dezembro de 1956. Julguei necessário especificar essas datas para que a Câmara possa distinguir dentre as numerosas e variadas acusações do discurso, quais as que me cabem diretamente e quais as que devo, com muita propriedade, repelir em nome de meu antecessor. Para que não pairem dúvidas sôbre o assunto, declaro ainda que se fôsse Ministro da

Marinha, na ocasião, gostaria, eu próprio, de tomar as acertadas decisões a que chegou o saudoso Almirante Alves Câmara Júnior. Vou mais longe ainda. Como eu, todos os meus colegas de farda procederiam da mesma maneira; porque estamos certos de que nada teríamos de nos envergonhar perante a Marinha e o País.

S. Ex. referiu-se ao fato de não terem sido respondidos os seus requerimentos de informações, fato êsse que, como declarou o próprio orador, serviu apenas para arraigar em seu espírito a inabalável convicção de impatriotismo, de descaso e de ausência absoluta de espírito público da administração a que está entregue a Marinha de Guerra do Brasil. Esclareço a V. Ex. que se não houve resposta foi porque os requerimentos não foram recebidos neste Ministério. As perguntas nêles contidas, algumas insidiosas, outras impossíveis de serem respondidas, impediram-me de, diretamente, esclarecer as solicitações apresentadas.

Ao tratar do preço de aquisição e das obras de modernização, S. Exa. afirmou que o titular da pasta, na ocasião o Almirante Alves Câmara, levara ao Senhor Presidente da República uma informação falsa e mentirosa. Como sucessor do Almirante Alves Câmara, à frente da Marinha; como colega e amigo de um homem íntegro e leal como o foi o já falecido Almirante Câmara, cabe-me a honra e o dever de declarar aos homens íntegros e leais da Câmara dos Deputados que é destituída de fundamento a afirmação do Sr. Deputado; não é verdadeira, porque em desacôrdo com a documentação que encontrei no Gabinete do Ministro ao assumir a pasta; são inexatos os dados de que se utilizou o Deputado para chegar à cifra de 13 bilhões de cruzeiros. As despesas efetuadas até 31 de agôsto do corrente ano montam à cifra de US$ 17.060.111,89. Estimativa de despesas "a realizar" orçavam naquela data em US$ 12.386,550,34. O simples fato de o acusador usar para taxa de conversão de moedas estrangeiras despendidas em 1958, a mesma taxa do câmbio livre em 1959, bem indica a qualidade da argumentação usada.

Mais adiante, o citado Deputado declara que no assunto porta-aviões Minas Gerais tudo é feito à revelia do mais alto magistrado, o Presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira, emitindo, a seguir, conceitos desairosos à Administração Naval que, se procedentes, também o seriam ao Chefe do Govêrno e a outros Órgãos responsáveis do Poder Executivo. Em respeito à pessoa do Presidente da República e da autoridade nêle investida devo esclarecer a V. Exa. que nada é feito à revelia do Chefe do Govêrno que tudo conhece e tudo pode conhecer sôbre o assunto. Aliás, mais uma vez o aludido Deputado mostra a fragilidade de sua argumentação: a contagem do número de linhas dedicadas ao porta-aviões nas sucessivas Mensagens Presidenciais ao Congresso Nacional.

Referiu-se também S. Exa. à construção de navios mercantes na Polônia e na Finlândia fiscalizada pela Comissão de Marinha Mercante com o emprêgo de apenas dois técnicos, enquanto que para a do navio-

-aeródromo Minas Gerais havia 25 oficiais e 81 subalternos. Devo esclarecer a V. Exa., que a comparação é descabida por se tratar de situações e materiais diversos cujo ponto comum — serem ambos materiais flutuantes — levou o referido Deputado a estabelecê-la, creio que neste caso, de boa-fé. Os navios mercantes que a Comissão de Marinha Mercante encomendou estão sendo construídos em série, segundo especificações de planos elaborados por firmas estrangeiras e já provados com a utilização de navios da mesma classe, contando com a fiscalização de firmas especializadas estrangeiras que têm a seu dispor centenas de engenheiros e técnicos, para êsse fim. O navio mercante é tècnicamente muito mais simples que o de guerra, e existe, no mundo, um mercado de navios mercantes com as naturais implicações de concorrência entre construtores. A modernização de um navio, mesmo que mercante, já exigiria estudos, trabalho e fiscalização quase que do nível da construção de um protótipo. Em se tratando da modernização de uma unidade de guerra, os problemas técnicos aumentam em progressão geométrica face aos diversos compromissos de ordem militar que devem ser respeitados.

Além da fiscalização das obras que estão sendo realizadas, há ainda a considerar a habilitação do nosso pessoal para a segura e eficiente operação das instalações e equipamento de bordo; trabalho metódico e extenso que começa na tradução de manuais e normas técnicas e finaliza na existência de uma bem instruida e adestrada guarnição.

Os informantes do Deputado Mincarone o levaram a passar de 106 ou 107 militares servindo na Holanda a um total de 701. S. Exa. referiu-se ainda a uma pergunta de seus requerimentos não recebidos pelo Ministério da Marinha na qual solicitava o nome do "estaleiro, firma ou firmas que estão realizando as adaptações julgadas necessárias e sob que modalidade foi ou foram escolhidos, e em quanto importam essas despesas". Declarando que ia esclarecer êsse ponto básico, o referido Deputado não o fêz, preferindo dizer que os Almirantes Olavo de Araújo e Oscar Saldanha da Gama ocupavam cargos na firma à qual foi entregue o Minas Gerais e que no exercício dêsses cargos assinaram contratos representando, o primeiro, o Govêrno Brasileiro, e o segundo a FRONAPE. A simultâneidade de funções exercidas pelo Almirante Olavo de Araújo é falsa, pois que ao tempo em que o Almirante Araújo representou o Govêrno Brasileiro não tinha êle qualquer ligação com a citada firma, não havendo assim "encomendas e contratos, em nome do Govêrno Brasileiro, a um sócio, de obras que êle, em nome do mesmo Govêrno, tinha por obrigação fiscalizar". Quanto ao Almirante Oscar Saldanha da Gama não é da alçada dêste Ministério apreciar aquisições feitas pela FRONAPE; mas posso esclarecer que o Almirante Oscar após ter exercido funções na FRONAPE, regressou ao serviço normal da Armada, tendo sido designado comandante do NE Almirante Saldanha, função essa que deixou ao passar para a Reserva Remunerada. Até então não pertencia à firma Verol-

me. Ainda mal informado, o orador foi levado a apresentar argumentação que visa à honorabilidade do Capitão-de-Mar-e-Guerra Aloísio Galvão Antunes, atual presidente da Comissão Fiscal de Construção de Navios na Europa.

S. Exa. chegou a declarar que no episódio da compra do NAeL Minas Gerais *o fato mais digno de repulsa foi a entrega da área do estaleiro de Jacuacanga à Verolme — Estaleiros do Brasil S/A. Para esclarecimento de V. Exa. e de seus dignos pares faço anexar cópia da Exposição de Motivos n.º* 167, *de* 24 *de março de* 1958, *na qual o Almirante Alves Câmara cita explicitamente os entendimentos havidos entre a firma interesada e o Ministério da Viação e Obras Públicas, ao qual esteve subordinado o Grupo da Indústria de Construção Naval, exposição essa aprovada por S. Exa. o Sr. Presidente da República em* 1-4-58, *ficando assim autorizada a concessão nos têrmos da citada exposição, dependendo ainda de exigências legais a serem respeitadas.*

Em vários ou, pràticamente, em todos os trechos de seu discurso S. Exa. usou dados e informações tirados de um minucioso e completo relatório mensal, de classificação confidencial, enviado pela Comissão na Holanda às autoridades no Rio. Ao apresentá-las, entretanto, S. Exa. foi levado a confundi-las, chegando a conclusões esdrúxulas que não encontram apoio nos próprios relatórios usados, que sistemàticamente totalizam as despesas "realizadas" e a estimativa das despesas "a realizar".

Seria longa e fastidiosa uma tentativa para restabelecer, nesta carta, os quadros demonstrativos existentes nos relatórios e dos quais serviram-se os assessôres de S. Exa. para a deturpação a êles conveniente.

Êsses os esclarecimentos que julguei necessário fornecer a V. Exa. para uma imediata resposta a bem da verdade. O discurso do citado Deputado pode ser respondido ponto por ponto, se assim julgar conveniente V. Exa. o que exigirá entretanto maior tempo, face à sua extensão.

O que quero dizer, desde logo, à ilustre Câmara dos Deputados, por intermédio de Vossa Excelência, é que êste Ministério põe à disposição dessa Casa do Congresso todos os elementos de elucidação que julgar conveniente examinar e os quais comprovam que a Marinha, rigorosamente fiel às suas tradições, agiu, no caso, com a máxima lisura e correção, defendendo intransigentemente os superiores interêsses nacionais.

A aquisição do Porta-Aviões Minas Gerais *corresponde a exigências notórias do sistema de defesa nacional e vem ao encontro de uma necessidade que só a paixão pode negar ou obscurecer.*

Muito agradecendo, aproveito o ensejo para renovar a V. Exa. os protestos de minha estima e distinta consideração.

(a) Jorge do Paço Mattoso Maia — *Almirante de Esquadra, Ministro da Marinha".*

A PROPÓSITO DO PORTA-AVIÕES "MINAS GERAIS"

ORLANDO L. M. DE MORAES REGO

Êste trabalho é uma contestação de um artigo do brigadeiro Carlos Alberto Huet de Oliveira Sampaio, publicado pelo "Correio da Manhã" de 12 de julho pp., intitulado SÔBRE A NECESSIDADE DO PORTA-AVIÕES, no qual considerou êle uma loucura injustificável da Marinha, ter adquirido o Navio-Aeródromo *Minas Gerais*.

Inicialmente quero frisar, não sou marinheiro, apenas um Professor de História estudioso de assuntos militares; portanto, um civil do povo, e que também pagou os penosos impostos, com os quais o govêrno comprou a referida belonave.

Analisando os fatos expostos pelo brigadeiro Carlos Alberto Sampaio, considero que tal navio é imprescindível na Marinha face à guerra moderna. As chamadas nações atômicas, ainda não descuidaram de seus Porta-Aviões nem os tomam por imprestáveis ou obsoletos.

Os Estados Unidos têm gasto muita verba em gigantescos Porta-Aviões, na adaptação e modernização de outros, e brevemente será iniciada a construção de um Navio-Aeródromo movido por energia atômica.

As marinhas de guerra consideradas secundárias como: da Austrália, Canadá e Argentina, também adquiriram êstes navios para suas Armadas.

Não é acreditável que os gastos, trabalho e tempo dispendidos por tôdas estas nações, sejam feitos apenas pelo luxo de possuírem em suas marinhas êstes barcos.

O Sr. brigadeiro Sampaio, comenta sôbre a vulnerabilidade dos Porta-Aviões, esquecendo-se todavia, de que, principalmente as bases aéreas, tornaram-se atualmente bastante vulneráveis pelos teleguiados, incontestàvelmente com piores probabilidades por serem elas fixas; um Porta-Aviões, entretanto, tem a facilidade e segurança de poder locomover-se afastando-se do local atacado.

Por tôdas as provas de fogo, que passaram os Navios-Aeródromos durante a Segunda Guerra Mundial, provaram sua capacidade em defêsa e resistência.

Alguns dos Porta-Aviões americanos, no Pacífico, foram atacados por dezenas de aviões pilotados por aviadores suicidas que, à moda dos teleguiados projetavam-se sôbre os navios; uns eram abatidos pelas esquadrilhas de caça, porém a maioria dos aparelhos foram destruídos ao atravessarem a terrível barragem do fogo anteaéreo; muito raramente (levando em consideração o número de atacantes) atingiam o seu alvo.

O emprêgo de um navio Porta-Aviões é puramente estratégico, pois ataca o inimigo indiretamente; assim como um Submarino utiliza-se da submersão para lançar seus torpedos, o Porta-Aviões usa da sua mobilidade para atacar ou defender-se com seus aviões. Tal barco não é como os outros navios de guerra, pois identifica-se como uma base aérea flutuante móvel.

Sua mobilidade, uma das grandes vantagens estratégicas que possui, é o que mais descontrola o inimigo, êsse para o encontrar, terá de procurá-lo a fim de poder localizá-lo.

Na Segunda Guerra Mundial, no Pacífico, a maior preocupação dos almirantes japonêses, apesar de terem naquela ocasião grande superioridade naval, era saber do paradeiro dos Navios-Aeródromos americanos. Foi justamente por não terem localizado os Porta-Aviões dos Estados Unidos, que perderam a batalha de Midway.

Em junho de 1942, quando o Japão tentou ocupar Midway, que possuía uma base aérea defendida pelo 22.º Grupo Aéreo e por um destacamento da 7.ª Fôrça Aérea, teria dela se apoderado, não fôra a surprêsa do aparecimento repentino de três Porta-Aviões americanos: o *Enterprise*, *Yorktown*, e o *Hornet*. A Marinha perdeu o *Yorktown*, porém salvou Midway.

Quero também frisar que, se cito êstes fatos da Segunda Guerra Mundial, é por serem êles ensinamentos e não podem ser desprezados. Nessa guerra foram de grande utilidade os ensinamentos de 1914-1918. Pode-se assim ter a certeza de que, se tivermos a desgraça de uma terceira guerra mundial, será ela baseada e conduzida de acôrdo com os fatos e provas de 1939-1945, pois os armamentos podem ser mais modernos e destruidores, porém seu uso e a tática é sempre a mesma.

Ademais, apesar das bombas atômicas, dos projéteis balísticos etc., armas de ataque; existem também, para nossa felicidade, novas armas e planos de defesa, porque essas automàticamente evoluem e modernizam-se como aquelas.

Atualmente uma marinha de guerra que não tenha Porta-Aviões, é uma mera fôrça simbólica que não poderá sobreviver: assim como o Navio-Aeródromo necessita da cobertura naval realizada pelos Cruza-

dores e Contratorpedeiros, a fôrça naval necessitará do apoio aéreo fornecido pela aviação embarcada, sem o qual estará perdida.

Na Batalha Naval de Matapan, travada no Mediterrâneo, a fôrça italiana muito mais poderosa e auxiliada pela aviação baseada em terra, foi fragorosamente derrotada pela inglêsa, devido a contribuição decisiva de um único Porta-Aviões, o *Formidable*, incluído sob as ordens diretas do almirante Cunningham.

Tratando agora diretamente de nosso caso, não creio que nossos aviões baseados em terra, possam melhor e mais eficientemente atender as necessidades da operação (como diz o Sr. brigadeiro Sampaio) Ar-Mar; aliás não puderam durante a Segunda Guerra Mundial.

Recordando mais uma vez a História: lembramos o ano de 1942, quando nossos navios mercantes eram torpedeados atrevidamente e quase seguidamente perto de nosso litoral; quando ficou pràticamente paralizada a navegação de cabotagem, não foi nossa fôrça aérea nem a norte-americana que afugentou da costa marítima o inimigo. Foi a marinha de guerra, já melhor aparelhada e auxiliada pela dos Estados Unidos quem, escoltando comboios e patrulhando melhor nossas águas, conseguiram assim, neutralizar a ação devastadora dos submarinos inimigos.

Isto tudo em parte é lògicamente explicado, porque dificilmente pode-se manter um avião em patrulha, muito tempo longe do litoral sem um ponto de apoio, principalmente durante a noite.

Da mesma maneira, a aviação naval, não pode eficazmente operar em objetivos profundamente distantes da costa marítima. Em síntese, a aviação militar não pode eficaz e permanentemente, patrulhar nem comboiar melhor do que a aviação embarcada.

O Sr. brigadeiro Sampaio, também considerou mais importante, ter sido aproveitado o capital gasto na aquisição do Porta-Aviões, em mais Submarinos; ora êsses barcos, entretanto, constituindo uma arma que tem um determinado emprêgo nas operações de guerra (como arma de ataque), não podem substituir outra que tem função específica de maior amplitude.

Nós, segundo parece, não pretendemos atacar nenhum país. Nossa armada precisa de Porta-Aviões, Cruzadores e Contratorpedeiros rápidos, não de Submarinos.

Finalmente comentando sôbre o submersível fantasma aparecido no litoral baiano, devemos considerar que estamos em paz, e nossa Fôrça-Tarefa 12 estava em manobras, lògicamente não havia preocupação de navios inimigos.

Entretanto o fato veio provar mais uma vez que a Marinha não poderá rápida e eficazmente, utilizar-se da aviação militar. Tivesse a Armada não sòmente Helicópteros (aparelhos apenas utilizados para

salvamento e observações de tiro), e sim também aeronaves mais velozes e seguras, o resultado talvez tivesse sido outro.

Aconteceu que os aviões P2V5 do Grupo de Defesa Anti-Submarina, estavam na Base de Salvador e, por motivos burocráticos que bem pode-se compreender, não chegaram em tempo para o esclarecimento solicitado.

Finalizando, quero dizer, acreditar que as nossas autoridades e técnicos navais, não iriam tomar tanto interêsse e dedicação, para adquirirem algo que viria ser posteriormente uma preocupação constante para segurança dêles próprios; ou de quererem suprir a fôrça naval, com recursos preponderantes sôbre as outras fôrças armadas.

Sou inclinado mais em aceitar, de que as verdadeiras intenções sejam: a de preparar nossos oficiais e marinheiros com esta nova arma de guerra aéreo-naval; em dar de alguma forma, um campo mais vasto de vigilância e defesa de nossa imenso litoral; finalmente de, se fôrmos porventura atacados, possa a Marinha também infligir danos ao inimigo.

INFLUÊNCIA DA MARINHA NA HISTÓRIA DO BRASIL

Palestra pronunciada na UNITER pelo *Vice-Almirante — R R m*
ANTÃO ÁLVARES BARATA

Premido pelos insistentes pedidos do meu prezado e ilustre amigo Dr. Camilo Monteiro, que sabe fazer-se persuasivo a ponto de vencer qualquer resistência à sua vontade amàvelmente expressa, vi-me, de súbito, na contingência de improvisar êste breve retrospecto do papel que vem desempenhando a Marinha em nossa História.

A premência de tempo, vindo agravar a minha, já de si reduzida, capacidade literária, contribuiu, também para que eu sentisse mais nìtidamente ainda, o pesado encargo involuntàriamente assumido e, não fôra tratar-se de assunto que me é muito caro, creio que jamais teria ousado proferir esta palestra.

Contudo, habituado à velha disciplina em que vivi durante três quartas partes de minha vida, rendi-me aos fatos e resolvi enfrentar a presente situação, confiando na boa vontade dêste seleto auditório, que sabe não poder esperar de mim mais do que simples palavras, com que tentarei dar forma aceitável ao meu pensamento.

Tôda história, como sabemos, é em síntese, a ressurreição do passado, a desdobrar, no momento presente, a longa trajetória de um povo ou da humanidade inteira, na busca do progresso e do aperfeiçoamento moral e material da coletividade.

É revivendo um passado glorioso e dígno que mais fortemente sentimos o que representa para um povo pacífico, porém, cioso de sua soberania, o ingente esfôrço dispendido para alcançar um ideal de paz e de prosperidade numa atmosfera de liberdade e de independência.

Acompanhando passo a passo êsse esfôrço e dêle participando, sempre estêve a nossa Marinha de Guerra, que se tornou, especialmente ao tempo das guerras da Independência, o verdadeiro esteio da nacionalidade.

O povo brasileiro sempre revelou, desde o período de sua formação colonial, grande energia combativa e reais aptidões militares, em aparente contradição com a índole pacífica que nos caracteriza.

É que, quando se trata de defender a terra àrduamente conquistada, o espírito independente do nosso povo leva-o ao heroísmo mais ousado, quer defendendo e guardando dos invasores estrangeiros, o patrimônio recebido dos antepassados, quer ampliando-o ao desbravar com a coragem e firmeza inigualáveis dos bandeirantes, a vastidão do continente americano.

A nossa história militar precedeu à de todos os outros povos da América destacando-se, desde muito cedo, já nos primeiros séculos da nossa existência, valorosos filhos de nossa Pátria, cujo renome chegou até à Europa.

Ao despertar o sentimento da nacionalidade em nosso povo, sua primeira aspiração foi de obter autonomia, constituindo-se o Brasil num novo Estado, politicamente organizado e auto-suficiente.

Foi só depois de três séculos de vida subsidiária que o país logrou fazer-se independente, mas os numerosos movimentos que precederam o magno feito de 1822, mostram quão viva já era, desde longa data, a consciência nacionalista dos brasileiros.

Citemos por exemplo em 1641 a figura de Amador Bueno, em São Paulo e em 1685 a revolta de Manuel Beckman, personalidade insigne de patriota e protomártir da liberdade.

A partir de então, a crescente onda de espírito nativista provocou sucessivamente novos levantes, logo abafados pelos portuguêses e quase sempre sangrentos, como a guerra dos Emboabas, em São Paulo, em 1708, e dois anos depois a revolta dos Mascates, em Pernambuco, sobressaindo-se entre seus companheiros o valoroso Bernardo Vieira de Melo.

Em 1720, era a vez de Minas Gerais afirmar o sentimento nacionalista de seus filhos, com o levante de Felipe dos Santos, o bravo precursor de Tiradentes.

Refletindo a agitação político-social do Velho Mundo, durante o século XVIII, desabrocharam com maior ímpeto, em nossa terra, os ideais de liberdade que culminaram com os dias épicos da Inconfidência Mineira. Assim foi que em 1789, rompeu, ainda, em Minas Gerais, o movimento chefiado pelo bravo alferes de milícia Joaquim José da Silva Xavier, o Tiradentes, um dos maiores vultos da nossa história.

Pouco a pouco, a custa de sacrifício de alguns de seus melhores filhos, o país ia progredindo no sentido de uma definitiva conquista dos princípios liberais que respondiam a uma necessidade inadiável da jovem nação que se afirmava no Novo Mundo.

A independência aproximava-se inexoràvelmente e quando, por fim, se realizou, não foi o resultado de uma simples

ruptura com a metrópole, cuja autoridade se tornava asfixiante, mas, na verdade, representou o coroamento de uma seqüência de atos consistentes realizados pelos filhos do país, visando a defesa da integridade e da soberania nacionais.

Para tal emancipação contribuiram os mais diversos agentes, soldados e trabalhadores, que foram obreiros, por vêzes ignorados, da nacionalidade representando as legítimas aspirações da coletividade.

Avultando-se, entre todos, está o inolvidável José Bonifácio, o Patriarca da Independência e a alma do movimento triunfante, verdadeiro representante da nacionalidade.

Ao seu lado salientou-se a figura de Caldeira Brant Pontes, depois Marquês de Barbacena, cuja atuação como Ministro do Brasil em Londres, foi decisiva.

Advertiu êle, em carta ao Patriarca, da necessidade que havia em serem contratados os denodados marinheiros inglêses para a organização de uma Marinha Nacional Brasileira.

Tal sugestão foi aceita pelo Patriarca, em face da premência de tempo em que se encontrava e da impossibilidade que havia em obter ou mesmo improvisar, com os nossos escassos recursos indígenas, um pessoal treinado e suficiente para enfrentar as contingências do momento.

Assim foi que José Bonifácio convidou, para organização de nossa Esquadra, ao Almirante Cochrane que já havia prestado a sua valiosa colaboração de experiente marujo, a outros países sul-americanos.

Dêsse modo seria assegurada pelas armas a integridade do nosso litoral, ainda em sua quase totalidade dominado pelos lusitanos recalcitrantes.

A visão de estadista do Patriarca da Independência, levou-o, portanto, a reconhecer imediatamente que só uma fôrça naval bem aparelhada poderia expulsar os antigos dominadores do país, sòlidamente estabelecidos no norte do Brasil com tropas de mar e terra.

Ao lado do Almirante Cochrane também cooperaram, para a formação da Esquadra Brasileira Imperial, os oficiais estrangeiros David Jowett, John Taylor, James Thompson, James Norton e outros tantos de menores patentes.

Quanto às embarcações empregadas em tal empreendimento foram sendo umas construídas à proporção que se mostravam necessárias e outras tomadas aos lusitanos, mas a dificuldade estava em tripulá-las com elementos estritamente nacionais.

A nossa Marinha nasceu, pois, com a própria nação livre, cabendo-lhe também a missão de consolidar a Independência.

Foi assim que em 30 de março de 1825, o Almirante Cochrane recebeu ordens para fazer-se ao mar, suspendendo ferros a 3 de abril com 8 navios entre fragatas, corvetas e brigues sob o comando de oficiais inglêses e brasileiros e aportando à Bahia a 25 do mesmo mês.

Ai chegado, Cochrane envia a bem tripulada nau *Pedro I*, sua única nau veleira, para efetuar o bloqueio do pôrto, imobilizando as fôrças marítimas portuguêsas, numèricamente superiores e impondo a capitulação do general lusitano Madeira que chefiava as tropas sediadas na Bahia.

Em seguida, com 4 navios brasileiros, o Almirante deu caça à esquadra portuguêsa de 13 unidades, que comboiavam cêrca de 70 navios de transporte com tropas, munições e famílias lusas que fugiam para a metrópole.

Desistindo dessa perseguição, Cochrane aproveitou-se de sua maior facilidade de movimento e fêz-se à vela para o Maranhão submetendo-o à autoridade imperial, antes que chegassem novos recursos portuguêses.

No Pará o Comte. Grenfell agiu com o mesmo fito e idênticos resultados.

Êsses valorosos feitos proporcionaram à nossa esquadra a glória de, em tão curta campanha, subjugar duas grandes províncias e aprisionar mais de 120 navios portuguêses, sem perder nehuma nau.

Basta citar o fato heróico da Fragata *Niterói* que sòzinha com a flâmula do nascente império desfraldada aos ventos, derrotou numerosa esquadra lusitana, remanescente do poderio naval que dominara a nossa terra por mais de 3 séculos.

A fragata *Niterói*, frágil nau, pouco poderia diante da poderosa frota portuguêsa, se não fôra o sentimento de liberdade de um povo, há pouco emancipado, ávido de pôr à prova a própria capacidade de dominar seu território, consciente de seus direitos assegurados pelo valoroso concurso da Armada Nacional.

Mas não ficou só nos feitos da fragata *Niterói* a atuação da jovem Marinha Brasileira.

Por tôda parte seus serviços eram reclamados.

A zona platina estava em contínua ebulição.

A nossa Banda Oriental excitava a cobiça dos aventureiros de tôda espécie e as Provincias Unidas também a reqüestavam.

A campanha do Rio da Prata, iniciada em 1826, deu ensejo a diversas passagens cheias de heroísmo e abnegação.

No embate de 27 de abril foi abordada pelo inimigo a Fragata *Imperatriz*, que o repeliu em titânica luta, onde perdeu

a vida o seu bravo comandante Barroso Pereira que encorajava a heróica guarnição.

O valente James Norton destroçou e incendiou, em Ensenada, o Brigue-Barca *Congreso*, o melhor navio do inimigo, além do Brigue *Harmonia dos Anjos*.

Em 1927, segundo ano da Guerra Cisplatina, concorrem outros episódios navais como o da corveta *Maceió*, com o Comte. Mariath, repelindo uma esquadra argentina composta de 25 navios, luta conhecida pelo Cerro de S. João ou Canal de Martin Garcia.

Muitos outros combates se travaram, no decorrer dessa gloriosa campanha, onde brasileiros e britânicos disputaram honrosamente a primazia no denodo com que se houveram.

Finalmente, a batalha naval de Santiago decidiu da sorte da luta, sendo destruído o poder naval inimigo com o aprisionamento de seus dois principais vasos de guerra.

Inconformados com a vitória das armas brasileiras, dedicou-se o inimigo à atividade do corso, fazendo cruzeiros pelo nosso litoral, numa última tentativa de recuperar o perdido.

Novos feitos assinalam essa fase da campanha contra o corso, ocasião em que Grenfell perde o braço direito, combatendo em Punta de Lara.

As negociações de paz encerram definitivamente essas lutas, sendo assinada, a 26 de setembro de 1827, a convenção entre o Império Brasileiro e as Províncias Unidas.

O Uruguai é declarado um Estado livre, obrigando-se os antigos contendores a respeitar e defender a independência da nova nação.

Assim, se encerra o período da formação do Brasil para o qual a Marinha contribuiu ativamente, em tôdas as emergências com o máxmo de patriotismo e desprendimento.

Muitas outras ocasiões se apresentaram depois, para consolidar e ampliar ainda mais a reputação, desde cedo adquirida, pela nossa Armada. Assim foi, por exemplo, na guerra contra o tirano Rosas, em que atuaram galhardamente os marujos de Grenfell, incumbidos não sòmente de repelir as arremetidas do alucinado tirano, senão também de defender a ameaçada independência do Uruguai, ao expulsar de seu território as fôrças argentinas comandadas por Oribe.

É pois uma seqüência de êxitos, culminados com a batalha de Monte Caseros, que derrubou definitivamente o tirano e restabeleceu a navegação livre no estuário do Prata, nova façanha dos nossos marujos, que tão bem haviam assimilado os ensinamentos recebidos dos seus chefes, valorizando-os por sua iniciativa e bravura pessoal no intuito de elevar bem alto a sua Pátria.

Novas glórias lhes estavam reservadas, em seguida, ao serem chamados para sufocar os movimentos revolucionários de Pernambuco, em 1831 e 1835, a "Setembrizada" e "Abrilada", a "Cabanagem" no Pará e a guerra civil Farroupilha, no sul do país, sem falar na "Sabinada", de 1837-38, na Bahia, ou na "Balaiada" maranhense de 1840.

Todos êsses movimentos revolucionários internos, como que adestraram, os nossos homens do mar, para a experiência mais importante e decisiva, que se ofereceu ao ensejo da Guerra do Paraguai contra os inimigos do Brasil.

Indubitàvelmente, a campanha do Paraguai, foi das mais importantes da História Naval das nações americanas.

Declarada a guerra, o Alte. Tamandaré ordenou ao Alte. Barroso, Chefe do Estado-Maior e Comandante das 2.ª e 3.ª Divisões navais, que operasse o bloqueio dos rios Paraná e Paraguai, feito que permitiu se revelar e avultar a figura legendária do Barão do Amazonas, em Riachuelo.

Campanha gloriosa, pontilhada, também, de episódios de extraordinária bravura e heroísmo, onde se distinguiu, entre outros tantos bravos, o valoroso Mariz e Barros.

E de tal forma se houveram êsses marujos que difícil e temerário é citá-los sem incidir na injustiça de um involuntário esquecimento.

Quem não se lembra da fase culminante dessa Guerra com a epopéia da corveta *Parnaíba*?

Foi nela que o G.M. Greenhalgh, firme em seu pôsto de combate, morre intrèpidamente, sob os golpes de numeroso grupo de paraguaios, abraçado à bandeira nacional que soube defender até o último alento.

Exemplos de tal envergadura levaram o imperial marinheiro Marcílio Dias, em companhia do 2.º Tenente de Infantaria do Exército Andrade Maia, a enfrentar, de espada em punho, um grupo de 30 paraguaios, senhores do convés da *Parnaíba* até sucumbirem numa desesperada luta braço a braço.

Lembrar, em 11 de junho, Riachuelo, é exaltar na história naval o papel relevante da Marinha, neste combate decisivo, que salvou a causa dos aliados como tão bem salientou o Duque de Caxias.

Poucos anos mais tarde, o advento de 15 de novembro de 1889, viria ainda uma vez solicitar a cooperação das fôrças armadas entre as quais sobressaiu, de novo, a nossa Marinha.

A República não foi um produto repentino de um pronunciamento militar, nem tão pouco o resultante de um mero acidente político.

Antes, foi o inevitável, o fruto e o resultado lógico da nossa evolução política.

Nêsse momento grave da vida nacional, a Marinha não poderia deixar de estar ao lado das demais fôrças armadas, no esfôrço patriótico de evitar que se pudesse estremecer a unidade nacional.

Prosseguindo em sua trajetória marcada pelo espírito da disciplina e do patriotismo consciente, vieram as nossas fôrças navais a atender a mais uma solicitação da Pátria, por ocasião da 1.ª conflagração mundial, quando o Brasil ligou o seu destino à sorte dos Aliados.

Quando a estrêla militar dos Impérios Centrais da Europa achava-se em plena ascendência, a colaboração do Brasil com a sua Armada, na causa comum, foi sincera e valiosa.

E então chegou o momento do nosso primeiro esfôrço naval realizado fora das águas sul-americanas.

Enquanto uma parte da Marinha fazia o policiamento do Atlântico Sul, a outra se dirigia para o teatro das operações, nos mares europeus.

Em tôdas as fases de sua atuação, a nossa frota desincumbiu-se de suas tarefas e cumpriu as suas missões de maneira altamente honrosa para a nação.

E, mantendo sempre impoluta a tradição do seu passado, recentemente, em nossos dias, a Marinha voltou a desempenhar galhardamente, na 2.ª Guerra Mundial, o seu papel de guardiã e defensora de nosso território com relêvo e destemor.

Então redobram os esforços da nossa gente na proteção aos combóios e nos ataques aos navios inimigos, em serviço de corso nos nossos mares.

Grandes e penosos foram os esforços de nossos marujos, na ingrata faina de patrulhamento nas nossas costas e tanto maior a lida, quanto mais numerosas eram as nossas unidades apontadas à sanha implacável dos constantes assaltos do inimigo.

Revivendo e atualizando as epopéias gloriosas do passado, salienta-se, mais uma vez, a Marinha com o sacrifício comovente de seus filhos, especialmente com as perdas da Corveta *Camaquã*, do Cruzador *Bahia* e do NA *Vital de Oliveira* que se viram destruídos em plena ação, no mar.

Contemplai em cada um dêsses nobres brasileiros, em cada um dêsses valentes do dever, tôda a dedicação à nobre causa da liberdade e todo o espírito de sacrifício e de amor aos ideais mais elevados e que guiaram os milhares de bravos que partiram um dia, acompanhados da saudade dos seus entes mais caros, dos votos mais ardentes dos compatriotas e das preces da Pátria.

A história do futuro registrará, sem dúvida, os muitos feitos que ilustraram muitas vêzes, sem alarde, a atuação eficiente nos nossos mares acumulada e prolongada desde os tempos da colônia.

Já dizia Alfredo de Vigny, uma das glórias da poesia francesa: *"O que há de mais belo, após a inspiração, é o devotamento, após o poeta é o soldado"*.

Sabedoria profunda do poeta, com sensibilidade voltada para todos os aspectos da vida, que tão bem soube discernir a verdadeira significação da carreira das armas.

Devotamento é a palavra de ordem, devotamento a todo custo a uma causa nobre em que se joga o destino da nação.

Tudo mais deve cessar e nenhum interêsse pessoal poderá interpor-se, no momento em que o soldado se entrega de corpo e alma à sua missão de bem servir à Pátria, embora nem sempre o seu sacrifício seja devidamente aquilatado.

E o que é mais, se a inspiração é dada ao poeta por um dom divino, que lhe vem do berço, o devotamento, citado com tanta felicidade por Vigny, é aquisição consciente e voluntária, que só pode ser realizada depois que se obtém o domínio absoluto da própria personalidade, pelo aperfeiçoamento da autodisciplina que, só ela, forja os verdadeiros bravos.

Bravos foram os brasileiros da Armada Nacional afrontando, intemeratos, os perigos de guerra, pelo devotamento à causa da civilização ao lado das nações aliadas e permitindo ao Brasil manter a sua integridade moral e territorial.

Denodados brasileiros da Armada Nacional, levantai os vossos corações para o exemplo de heroísmo, de resistência à adversidade, de abnegação e devotamento, com que, honrando nossos antepassados, tombaram os nossos heróis nacionais que desfraldaram à luz das vitórias o augusto Pavilhão, mais amado que a própria vida.

Bandeira que todos os representantes da Armada nacional sempre souberam, sabem e saberão honrar em tôdas as ocasiões.

Pavilhão que resume, em sua formosura, no seu lema, na estética de suas côres, e no seu pedaço de céu, sempre azul, tudo o que define a União Brasileira, sob o fulgor do Cruzeiro do Sul, tudo o que para nós de mais caro, de mais puro e mais respeitável existe, pairando qual pálio sagrado com as vivas côres da luz e da esperança.

Estandarte que nos foi confiado quando os portuguêses, dominadores dos mares, simbolizaram nas suas côres tradicionais o domínio das terras virgens conquistadas duramente e suas riquezas ofuscantes.

Estandarte dominado pela imagem da cruz que sempre protegera com sua presença os velhos galeões e caravelas.

Símbolo idêntico ao que adotamos ao alvorecer da Independência com o verde opulento das florestas tropicais e o ouro soberano das entranhas da terra, anunciando a opulência do futuro.

É o mesmo pavilhão que buscou, no firmamento, o símbolo estrelado da Providência, que nunca nos abandonou.

Esta mesma bandeira é a que a Marinha tem defendido com bravura e heroísmo e por numerosas conquistas pacíficas quais sejam a do Amapá, das Missões, do Acre, etc. ao lado dos numerosos triunfos militares, com o concurso da Marinha, como Monte Caseros, Tuituí, Paisandu, Avaí, Riachuelo, Humaitá e tantos outros.

E com isso, tem consagrado em suas páginas de honra, entre os seus mais nobres representantes, muitos componentes da nossa Marinha de Guerra.

E a Nação, contemplando a sua Armada, a reverenciará sempre ao descortinar a vida tormentosa dos homens do mar, as figuras inexcedíveis dos seus mais heróicos representantes, espêlho e inspiração das gerações futuras.

As sombras do passado jamais apagarão a lembrança dessas figuras, que souberam construir com suas próprias mãos as bases eternas da nacionalidade.

Façamos votos para que nunca deixem de ser invocados os sentimentos que guiaram os passos dêsses homens ilustres, de que nos orgulhamos tanto e cujo exemplo gostaríamos de ver multiplicado indefinidamente.

Que êsse belo ardor da nossa maruja do passado, ainda vivo em dias de luta tão recentes, seja sempre o esteio das novas gerações, às quais se propagará como através dos elos de uma só cadeia iniciada por um pugilo de bravos, robusta de pioneiros forjados na escola das lides sem tréguas.

Saudemos, pois, êsse glorioso passado da Marinha Nacional, com tôda a fé e esperança de que somos capazes.

Encham-se os nossos corações do júbilo que nos dá a perspectiva de um futuro digno dêsse passado, fazendo-nos esquecer o presente cheio de dúvidas e interrogações.

Nutrido pela convicção de que suas fôrças mais viris não esmorecerão jamais, o Brasil saberá manter a sua tradição de Pátria livre e acolhedora.

Só assim, teremos uma grande Pátria, poderosa para ser altiva, justa para ser amada e rica para ser generosa.

Glória eterna aos bravos de nossa Marinha.

Salve o nosso querido Brasil.

Viva a Marinha Nacional.

PROGRAMA
DE
RELAÇÕES PÚBLICAS

Pelo Capitão-de-Fragata
MAURÍLIO AUGUSTO DA SILVA

I

S U M Á R I O

APRESENTAÇÃO

De um modo geral o povo só compreende aquilo que pode ver e sentir. Assim tornar-se-á fácil para um orador inexperiente como o que vos dirige a palavra, se êle de início conseguir captar a atenção do auditório, visualizando com uma cena da vida real o verdadeiro conteúdo do que deseja transmitir em sua palestra.

Nêsse firme propósito procurei uma mensagem de confôrto e confiança nos destinos humanos que mostrasse em essência o que se deseja em um programa de relações públicas.

A primeira imagem encontrada que se me afigurou capaz de associar os propósitos de um programa de relações públicas com os acontecimentos da vida real, me foi dada pela leitura de uma simples e pequena novela.

É a história, não muito rara, de um ser humano que tendo recebido de herança uma fazenda no interior do país, para lá se dirigiu encontrando os colonos em péssimas condições de vida.

Inspirado em nobres propósitos fez radicais modificações no sistema de administração da fazenda, dando vantagens

pecuniárias aos seus empregados, que lhes proporcionasse uma maior assistência às famílias e a reconstrução de seus miseráveis casebres.

Pelos caminhos da fazenda, um movimento sempre crescente de operários e carros com materiais de construção ia consubstanciando a idéia do dono das terras e transformando o local numa comunidade feliz e mais próspera.

Êsse relato encerra de fato um programa de relações públicas ainda que não tenha sido narrado como tal. Realmente vemos um indivíduo — o dono da fazenda — executar um norma de ação que melhor converia aos interêsses de um grupo humano — seus colonos — sem outros fins imediatos que os de melhoria dos sêres humanos.

Percebemos, também nessa novela, a receptividade por parte dêsse grupo humano, bem interpretando o pensamento do patrão, e assegurando o êxito do empreendimento por meio de compreensão e apreciação, pelo que estava sendo feito em benefício da comunidade.

Em um programa de relações públicas devemos primordialmente conseguir a humanização entre grupos de pessoas, reunindo os pensamentos e condutas dêsses grupos debaixo de uma mesma compreensão.

Introdução

"O Sentimento público é tudo; com o sentimento, nada pode fracassar, sem êle nada pode ter sucesso... Quem modela a opinião pública é ainda maior do que quem promulga as leis". Abraão Lincoln.

O mundo moderno atravessa uma fase de desinteligência, de suspeita, e de ressentimento. Por isso e ainda por outras razões básicas, o homem moderno precisa do auxílio das relações públicas para completar-se a si mesmo, e estabelecer uma melhor compreensão para com grupamentos humanos que lhe sejam de interêsse.

Para estabelecer uma perfeita e permanente compreensão para com o público é necessário e imprescindível que a Presidência de uma organização esquematize as relações públicas como um serviço especializado capaz de estabelecer um programa atuante no público que deseja influenciar.

REDAÇÃO DE UM PROGRAMA DE RELAÇÕES PÚBLICAS

1. *Bases*

Segundo Harlow, os programas de atividades de relações públicas jamais terminam. São um processo contínuo

baseado na verificação do que o público pensa sôbre a entidade e nas providências que se tomam em face dessa constatação.

Qualquer programa de relações públicas deve basear-se numa política e em princípios estabelecidos, por escrito, depois de compilação e análise dos fatos e discussão de detalhes. Enquanto ela não fôr para o papel, não será uma política definida.

A política adotada estará em estado de transformação e crescimento. É função das relações públicas reavaliar e revitalizar a política com inquéritos e pesquisas constantes sôbre a eficácia do programa da organização e as variáveis reações do público.

Estabelecer e modificar a política é um trabalho de conjunto do pessoal de relações públicas, da chefia executiva, da comissão diretora, de várias comissões especializadas, do pessoal de pesquisas, inclusive de cada servidor da organização.

O Diretor de Relações Públicas deverá preparar programas tanto de longa como de curta duração. Se êle não tiver um programa delineado e apresentar-se sòmente como um solucionador de casos que apareçam, a pressão sôbre êle será, em geral, forte e terá que fazer tudo às pressas, só vendo a sua organização em têrmos de problemas e de dificuldades.

Por outro lado, se êle estabelecer um programa de ação de longa duração, a sua visão mudará cmpletamente, e a sua maneira de proceder tornar-se-á bem diferente. Êle considerará cada realização sob o ponto de vista do seu programa. Êle conseguirá uma perspectiva mais ampla que lhe possibilitará medir os valores atuais e resolver os problemas imediatos com menos emoção e mais conhecimento.

O que êle e seus auxiliares fizerem, toma uma feição de acôrdo com o plano e contribuirá, dia a dia, para o alcance à meta que êle estabeleceu. Isso fortalecerá e dará durabilidade ao seu programa, criando na administração uma confiança nêle e no seu trabalho, uma sensação de que êle sabe para onde vai e sabe como lá chegar.

Isto, por sua vez, fá-lo-á sentir-se seguro e permitirá dedicar a sua atenção completa e indivisível ao seu trabalho.

2. *Exigências*

O panfleto "Relações Públicas para Empregados do Govêrno", publicado pela Assembléia do Serviço Público, diz que, qualquer programa eficaz de relações públicas apoia-se em quatro colunas sólidas :

"a. *As relações públicas são positivas, e não negativas.*

Diga ao povo o que você vai fazer e como vai fazer, antes que êle ouça uma versão deformada. Diga-lhe o que foi feito, inclusive os próprios erros. E não se esqueça de contar como se corrigiram êsses erros.

b. *As relações públicas são de interêsse de todos.*

As suas relações públicas não podem ser da responsabilidade exclusiva de um especialista de relações públicas. Os atos e as atitudes de cada funcionário público constróem ou destróem as relações públicas.

Os empregados que entram em contato diário com o público são, em certo sentido, os "embaixadores das relações públicas' da agência. Mas todos fazem parte do grupo. Uma carta mal arquivada ou certos formulários desnecessários constituem, na prática de relações públicas, a mesma coisa que uma resposta de mau humor para uma pergunta de um cidadão. Você terá que fazer com que as relações públicas sejam do interêsse de todos.

c. *As relações públicas são uma atividade contínua.*

Você pode usar ou deixar de usar a sua publicidade, mas o público continuará sempre a formular conclusões a respeito de você. É melhor que você o mantenha informado. E eis uma regra de relações públicas que você nunca deverá violar : Os empregados deverão ser informados antes que uma nova política ou um novo programa seja dado a público.

d. *As relações públicas estão em tudo o que você faz.*

Muitos julgam que as relações públicas são um comunicado à imprensa, um relatório anual, um discurso, um boletim de empregados. De fato, são. Mas são, também muito mais. São o seu tom de voz quando você responde ao telefone; são a maneira como você escreve cartas e como as dactilografa; são a maneira como você cuida dos seus escritórios; são o modo como você anuncia os exames; são o modo como você notifica os contribuintes em falta; são a segurança com que você coleta o lixo; são a limpeza de um uniforme de polícia.

As relações públicas são o efeito de tudo o que você faz sôbre o seu público'.

Além disso, deve ser certamente, acrescentado um 5.º ponto, de grande importância.

e. *A responsabilidade pelas relações públicas deve ser claramente definida e fixada dentro da estrutura de uma organização administrativa*

3. *Fases*

Um programa de Relações Públicas deve ser apresentado, à Organização e ao público, por escrito, para que adquira de fato uma forma definida e contínua. Sua redação é feita à medida que as diversas fases que compõem o Programa, vão se apresentando e sucedendo, para estudo, diante dos que dirigem o serviço especializado de Relações Públicas da Organização. Um programa de Relações Públicas, idealizado para solucionar um dado problema, deverá conter as seguintes fases :

I — *Exposição do problema*

Inicialmente deve ser enunciado o problema de relações públicas para o qual a Presidência de uma Organização deseja que seja planejado um Programa. Êsse problema deve ser apresentado pela Presidência da Organização e interpretado pelo Diretor de Relações Públicas que transmite, por escrito, êsses dados aos diversos setores do serviço, para que seja iniciado o estudo dêle.

Motivo

Êsse problema pode ter origem na política de alto escalão determinada pela Presidência ou por outros motivos provenientes da falta de humanização das relações e condutas de dois ou mais grupamentos humanos.

II — *Pesquisa da opinião pública.*

Para estabelecer o programa de relações públicas é necessário que formemos opinião sôbre os anseios e compreensão das consciências e sensibilidade dos grupamentos humanos em fóco. Para isso é necessário auscultar continuamente a opinião dos diversos públicos que tem contato com a Organização, coletando tôdas as informações possíveis sôbre a reação, atitude e comportamento dêsses públicos, e sôbre o que pensam, esperam e desejam dela.

Possuir um conhecimento apurado sôbre os efeitos prováveis de tôdas as sugestões apresentadas pelo pessoal da Organização. Para obter dados positivos destinados e escla-

recer o estabelecimento de uma política devemos ter uma idéia bem nítida das situações passadas, presentes e projetadas para a Organização.

Análise

Devemos analisar a pesquisa feita de modo a avaliar o efeito conhecido ou provável das atitudes, ações ou declarações dos diferentes públicos interno e externo para com a Organização. É necessário verificar as possibilidades de propaganda de falsos informes que contribuem para o descrédito da Organização bem como a apatia pública para com ela (Seção de Informações). Também são considerados os fatôres positivos no estabelecimento da política de relações públicas qual seja a eficiência do pessoal da Organização, dada pela coesão interna entre os diversos setores hierárquicos. (Seção de Organização)

A redação dessa fase exige um grande conhecimento da técnica de pesquisa da opinião pública, pelo que só deve ser feita por um especialista no assunto.

III — *Política Básica — Estabelecimento*

Determina-se as atitudes e opiniões dos diversos públicos interessados com respeito a organização e conclui-se sôbre as políticas que podem ser postas em prática de modo a atingir a êsses públicos alcançando os propósitos de harmonização das relações entre os grupos considerados.

Essa política deve ser principalmente estabelecida de forma a :

a — Recomendar à alta administração da Organização o caminho a seguir para atender as opiniões e reivindicações dos servidores;

b — Transmitir ao público em geral o que realmente é a Organização, o que tem feito em benefício da coletividade, o que busca fazer e o que espera dar e receber de modo a criar uma harmonização entre a Organização e a opinião pública.

Objetivos a alcançar e públicos a atingir — Determinação.

Como bem descreveu Hebert Bans, o ponto principal de um programa de relações públicas é o estabelecimento de uma

política cujo objetivo seja de todo inatacável e contra o qual não existem possíveis argumentos controversos.

Quando êsse objetivo inatacável houver sido estabelecido, cada ação, cada informação, cada palavra, cada programa parcial, cada acontecimento especial deverá ser considerado à luz da sua contribuição para atingir êsse objetivo.

A política básica e os objetivos de programa devem ser formulados pelo Diretor de Relações Públicas para aprovação da Presidência da Organização e posterior encaminhamento a todos os setores do Serviço.

IV — Planejamento

Uma vez estabelecida a política básica e determinados os objetivos a alcançar e públicos a serem interessados eis chegada a hora de planejar o programa.

Um programa de Relações Públicas tem como propósitos principais criar simpatias, buscar compreensão e esclarecer dúvidas entre uma Organização e seus públicos.

Deve-se compreender que a melhor maneira de chegar próximo ao pensamento e à consciência de um grupamento humano é por meio de idéias e imagens que penetrem no fundo nos seus corações e sentimentos.

Se conseguirmos, em um programa, personalizar a Organização de modo tal que a divulgação constante de pequenas partículas de suas verdadeiras atividades sejam bem compreendidas pela sensibilidade do público, é quase certo que obteremos em dado instante a cristalização de simpatia e confiança dessa coletividade para com a Organização.

A Associação de Administradores Escolares Norte-Americana considerou como desejável que um programa de Relações Públicas alcance as seguintes metas :

a — ser honesto na intenção e na execução
b — fazer parte do propósito de existência da Organização
c — ter aplicação contínua
d — ter ação positiva
e — ter caráter amplo
f — ter receptividade por parte dos públicos interessados.
g — ter conteúdo e concepção simples.

Rex F. Harlow em seu livro "As Relações Públicas na Guerra e na Paz" enumerou 7 pontos para o conteúdo do

programa de uma Organização os quais deveriam ser designados para retratar e encenar fatôres básicos tais como:

a — a história da instituição
b — os propósitos da instituição
c — os ideais que ela se esforça por seguir
d — as conquistas e fracassos
e — os bons e os maus serviços
f — as necessidades da instituição
g — os planos para o futuro.

A inclusão sistemática dêsses elementos no programa em planejamento deverá ser transmitido ao público por todos os instrumentos, veículos e canais de comunicação utilizados nas relações públicas.

Determinação das promoções necessárias a um programa de ação contínua que seja do interêsse geral e informe, esclareça e oriente o público sôbre o que honestamente a organização é, o que está realizando e o que fará para o futuro.

Fazer o cálculo de recursos humanos e materiais apropriados para levar ao conhecimento público o programa em planejamento.

A redação dessa fase do Programa deve ser feita pelos diversos especialistas do Serviço, pois requer, sem dúvida, perfeito conhecimento de comunicações de idéias ao público.

V — Apresentação

É necessário informar o público sôbre a finalidade de um Serviço de Relações Públicas bem como apresentar ao público, o programa de R.P. idealizado para a Organização, de modo que seja possível conhecer a sua reação. A apresentação de um serviço que se tornou clássico pela grande receptividade obtida, foi sem dúvida a que fez Ivy Lee em sua conhecida "Declarações de Princípios".

Diz-se que Lee foi o iniciador do processo em que a "publicidade' evoluiu para o que são as relações públicas, pois no comêço do século êle descobriu que políticas sólidas são a chave de uma publicidade bem sucedida. Até 1919 êle não usou o têrmo "relações públicas", pois isto era o que, em sua maneira de pensar, êle queria dizer com o têrmo publicidade. Em 1906 êle foi nomeado representante de uma grande indústria.

Isto aconteceu no meio de greve violenta. Lee usou de sua nomeação para fazer publicar uma "Declaração de Princípios", que foi enviada para todos os Diretores de Jornais da cidade.

Esta declaração marcou o nascimento de um segundo período nas relações públicas. O público não mais seria ignorado na maneira tradicional da direção de negócios, nem enganado na maneira persistente dos agentes da Imprensa.

Êle deveria ser informado.

Eis a declaração de Lee:

"Êste não é um Departamento de Imprensa secreto. Todo o nosso trabalho é feito às claras. Nós pretendemos fazer a divulgação de notícias. Isto não é um agenciamento de anúncios. Se pensarem que o nosso assunto ficaria melhor na seção comercial, não o usem.

Nosso assunto é exato. Maiores detalhes sôbre qualquer questão serão dados prontamente e qualquer diretor de jornal interessado será auxiliado, com maior interêsse, na verificação direta de qualquer declaração em foco. Em resumo, o nosso plano, para o bem das emprêsas e das instituições públicas, é divulgar, com absoluta franqueza, à imprensa e ao público dos Estados Unidos, prontamente, informações relativas a assuntos de valor e de interêsse para o público.

Cabe ao Diretor de Relações Públicas definir, por escrito, como deseja que seja a apresentação do programa, de modo a que um seu auxiliar a redija de forma a ser dada a devida divulgação ao público.

VI — Execução

Fixação das responsabilidades pelos diversos setores de organização incluindo as promoções a serem executadas e os meios de comunicações à massa popular, antes, durante e depois dos acontecimentos programados.

Distribuição por escrito das tarefas que caberá a cada um dos especialistas do Serviço de R.P. e indicação aos Chefes da Organização da parte que lhe cabe no programa a ser executado.

A divulgação ao público do programa idealizado deve ser feita por meio dos veículos adequados. São a seguir discriminados os principais dêles:

a) *Contatos* — É o veículo número um para as Relações Públicas. A melhor e a mais eficiente maneira de se transmitir qualquer idéia é falar diretamente com a pessoa que queremos esclarecer, por que além de personalizarmos o pensamento podemos dirigir qual-

quer dúvida que possa surgir. Conferências, entrevistas, mesas redondas, reuniões em grupo, cursos rápidos são algumas das maneiras de usarmos eficientemente os contatos pessoais.

b) *Acontecimentos Especiais* — É um veículo de grande penetração e impacto no povo. O público, de um modo geral, só compreende aquilo que pode ver e sentir e por meio de acontecimentos. Pode-se bem fazer visualizar as principais atividades da organização, por meio de: Excursões, Visitas, Exposições, Exibições, Ianugurações, Demonstrações, Competições, etc.

c) *Material Impresso para publicidade* — Serve principalmente para atingir a um determinado grupamento humano. Por meio de relatórios pode-se alertar os Parlamentos sôbre o que a Organização está fazendo em defesa da segurança e da economia do país.

Outros impressos como folhetos, cartazes, boletins, livretos, cartões etc. servem para distribuição pública nos acontecimentos especiais.

O material para publicação será escrito pelo pessoal do Serviço ou personalidades ilustres nos diversos setores da vida pública devidamente convidados pela direção do Serviço.

d) *Divulgação pela Imprensa* — Considerar, na divulgação, a necessidade de concentração e continuidade na escolha dos meios de comunicação ao público.

Os jornais são veículos preciosos pela grande fôrça de penetração na massa popular.

O Cinema é outro veículo de grande fôrça pois pode mostrar as atividades de uma Organização a grande quantidade de pessoas.

A televisão dia a dia tem maior valor nas relações públicas, porque leva ao seio da família, em sua sala de estar, as imagens daquilo que desejamos mostrar sôbre a Organização.

A imprensa como veículo de relação pública, de um modo geral, depende grandemente de bom desenvolvimento das relações entre a organização e os jornalistas a ela ligados. A Organização deve manter seu ponto de vista de que age permanentemente em defesa da liberdade de Imprensa, porque sabe que só um povo informado é um povo livre.

Todo material necessário à divulgação dos propósitos do programa, será redigido pelo pessoal da Organi-

zação ou por repórteres locais ou jornalistas de renome.

e) *Instruções Complementares* — Não esquecer de fazer com que todos os servidores da Organização tomem parte ativa nos acontecimentos programados.

Transmitir instruções que esclareçam os servidores que vão tomar parte nos acontecimentos de modo a que bem desempenham as funções para que tiverem sido designados.

Prestar esclarecimentos aos jornalistas que irão ter contato com a Organização, sôbre a programação a ser executada e as facilidades que terão no desempenho das suas funções incluindo as relativas a comunicações, transporte e alojamento.

VII — Coordenação

Ao Diretor de relações públicas cabe a responsabilidade de doutrinar toda a organização sôbre a política estabelecida e os objetivos do programa em execução.

Informar os vários diretores da organização, aconselhando-os sôbre o desenvolvimento da programação aprovada pela Presidência.

Assegurar que não sejam divulgados assuntos que possam prejudicar a Organização, principalmente antes do início da execução do programa, para que exista o fator surprêsa de grande importância na multalidade da mente humana.

É de responsabilidade do Diretor do Serviço ou de um seu assessor direto devidamente credenciado, coordenar o programa em sua totalidade ou apenas em determinado acontecimento especial.

VIII — *Relatório*.

Fazer uma exposição do desenrolar das diversas fases de execução do programa.

Descrever as atividades de relações públicas que tiverem sido feitas, os acontecimentos especiais programados, o noticiário divulgado pelos jornais, rádio, televisão e cinema.

Transcrever as observações e sugestões para a programação e execução de programas semelhantes no futuro.

É preparado pelo especialista que assessorou a Chefia da Organização, ou de um de seus setores, na execução de uma promoção que seja parte do programa de Relações Públicas.

IX — Medida dos Resultados.

Para reavaliar e revitalizar a política é necessário medir a eficácia do programa de relações públicas pôsto em execução.

Assim, deve ser feito uma análise do valor do acontecimento executado com respeito à mudança do comportamento do público para com a Organização.

Fazer uma avaliação e interpretação das reações do público em geral e da imprensa em particular para com eficácia do programa executado.

Sugerir a modificação na política aprovada pela Direção da Organização bem como nos objetivos a alcançar e públicos a atingir, de acôrdo com as conclusões obtidas pela análise dessa medida dos resultados do programa executado.

Será redigido pelo técnico em pesquisa de opinião pública, depois de receber informações, de como foi executado o programa dos diversos setores do Serviço.

O Diretor de Relações Públicas deverá enviar por escrito à Presidência da Organização as modificações, que julga necessárias, na política básica e objetivos de Relações Públicas da Organização.

Conclusão

Gostaria de frisar que a melhor programação de Relações Públicas não consegue jamais fazer com que um produto comercial ou uma idéia tenha aceitação pública, se não fôr um bom produto ou não exprimir um pensamento honesto.

Também não basta que uma organização aja correta e honestamente: é imprescindível que suas atividades sejam levadas ao conhecimento do público se desejamos capitalizá-las.

Isto é absolutamente básico em relações públicas, daí a importância de um programa bem idealizado e executado.

Esperamos ter mostrado como deve ser aplicado o raciocínio na correta solução de um problema capaz de moldar o pensamento do público e da organização debaixo da mesma idéia e compreensão.

II

SUMÁRIO

1. PRINCÍPIOS GERAIS
2. QUALIFICAÇÕES DO PESSOAL
3. ORGANIZAÇÃO DE UM SERVIÇO
4. ORGANIZAÇÃO DE UMA SEÇÃO

Associação

De um modo geral o povo só compreende aquilo que pode ver e sentir.

Assim desejo que as primeiras palavras, aqui proferidas, o sejam com o deliberado propósito de, na medida do poder de abstracão de cada um, associando a construção de um navio — objetivo, com a de uma opinião pública — subjetivo, fazer com que tôdas possam melhor se aperceber do verdadeiro sentido do que desejamos transmitir nesta palestra. Fàcilmente qualquer pessoa sente-se fascinada, quando vê navegando um poderoso navio de guerra, ao mesmo tempo que se entusiasma com o pensamento de que para a construção dessa belonave foram necessárias as mais variadas concepções do cérebro humano, transformadas em maravilhosas descobertas da ciência moderna.

Mas em contrário é bem mais difícil o público se empolgar, mesmo que se aperceba da necessidade e da importância da criação de uma opinião favorável a qualquer empreendimento ou Instituição.

No entanto, isto é algo de tão importante e não menos fascinante como a construção de um moderno navio Aeródromo. Como disse Abraão Lincoln: "O sentimento público é tudo. Quem modela a opinião pública é maior do que quem promulga as leis".

Continuando devo dizer que qualquer um fàcilmente visualizará quão importante deve ser a organização de um Estaleiro Naval considerando a necessidade de ser êle capaz de, com materiais e equipamentos os mais diversos, trabalhados por homens das mais variadas atividades, construir uma obra prima de engenharia contemporânea, que se movimenta com eficiência, de um oceano a outro, como que tornando realidade os sonhos de Júlio Verne.

Mas é duvidoso assegurar que qualquer um compreenderá a necessidade de se organizar um Serviço Especializado de Relações Públicas capaz, de criar e manter, a mutável opinião pública, no tempo e no espaço.

No entanto nêsse Serviço Especializado, mais do que em outro qualquer, é imprescindível uma perfeita organização, capaz de juntar materiais e equipamentos vagos e sem consistência física — espírito, inteligência, cultura, vontade, preconceitos, etc. — e dêles conseguir levantar uma opinião pública favorável à Entidade.

Introdução

Tôdas as grandes Entidades Governamentais e Particulares Nacionais e Estrangeiras procuram, no momento, criar Serviços Especializados de Relações Públicas capazes de estabelecer, orientar e modificar a opinião pública.

O Serviço de Relações Públicas deve ser organizado de modo a conter com tôdas as atividades específicas, dessa moderna ciência, necessárias a execução de uma programa deliberado, planejado e contínuo que estabeleça um entendimento mútuo entre o público e a Entidade.

Qualquer Serviço de Relações Públicas por mais bem estruturado que seja, apresenta limitações fundamentais, ao cumprimento de suas principais tarefas, se não possuir pessoal técnico especializado capaz de resolver os complexos problemas da mente humana. De qualquer modo é importante lembrar o que disse Earl Newson, conselheiro de Relações Públicas de Jersey Standard — "essa atividade não pode constituir atribuição isolada de um setor estanque da Entidade, pois é uma espécie de fio que percorre tôda a Entidade — é a voz da sua consciência".

GUIA PARA REDAÇÃO DE PROGRAMA DE RELAÇÕES PÚBLICAS

Política Institucional Básica (Inatacável)	Organização Responsável Local Dia de Mês de Ano

PROGRAMA DE RELAÇÕES PÚBLICAS

(RUBRICA)

(IDENTIFICAÇÃO)

(Contínuo — Positivo — Amplo — Definido — Ofensivo)

Motivos

(Avaliação da pesquisa de opinião pública pela busca de fatos)

Públicos a atingir (Interêsse de todos)	Objetivos a Alcançar (Sem controvérsias)

EXECUÇÃO

Recursos humanos, materiais e financeiros

Veículos

Contatos Pessoais:
(a) Público Interno
(b) Público Geral — Comunidade
(c) Público Limitado — Congresso — Imprensa
(d) Público estrangeiro

Acontecimentos Especiais:
(a) Solenidades — Recepções —
(b) Exposições — Exibições — Visitas
(c) Concursos — Competições — Iniciativas
(d) Conferências — Palestras — Debates

Material Impresso:
(a) Boletins — Comunicados — Avisos
(b) Revistas — Jornais — Subsídios
(c) Livretes — Relatórios — Programas
(d) Ilustrações — Palestras — Debates

Divulgação: (Meios de Comunicações contínuos e concentrados)

Antes (Preparatória)
Durante
Depois (de fixação)

(a) Jornais
(b) Rádios
(c) Televisão
(d) Cinema — Fotografia

Medida dos resultados

(Eficácia do Programa na mudança de comportamento do público)

A seguir procuraremos mostrar a organização de um Serviço Especializado de Relações Públicas padrão para uma grande Entidade Governamental ou Particular.

1 — *Princípios Gerais para Organização*

Na organização das Relações Públicas de uma Entidade devem ser considerados alguns princípios gerais, os quais deverão ser bem selecionados antes de resolver a amplitude a ser dada a Serviço Especializado.

1.1 — *Fatôres de Influência*

Inicialmente consideremos os vários fatôres que devem ser vistos na organização de um Serviço Especializado. Entre êles teremos quase sempre:

(a) Caráter Público da Entidade.
Os fins a atingir por uma Entidade de Utilidade Pública ou de Serviço Social têm responsabilidades de magnitude que tornam as suas Relações Públicas de maior complexidade.
(b) Tamanho, número e características do Público a servir.
(c) Recursos financeiros — Meios materiais e pessoais.
(d) Estrutura administrativa da Entidade Particular ou governamental.
(e) Política Social e Econômica da Entidade.
(f) Clima Econômico, Político e Social em que se desenvolve o empreendimento ou onde se localiza a Entidade.
(g) Áreas Geográficas de Influência da Entidade.

1.2 — *Tipos de Organização*

De acôrdo com as atribuições e a extensão do programa a executar várias são as modalidades de tipos para as Relações Públicas de uma Entidade, como veremos a seguir:

(a) Responsabilidade Secundária.

Pessoas qualificadas por suas aptidões e qualificações, mas não técnicos no assunto, dedicam

parte de seu tempo de trabalho nas Relações Públicas da Entidade.

(b) Contrato de Conselheiro.

A Entidade contrata um especialista por tempo determinado para resolver um dado problema ou planejar uma campanha ou organizar um Serviço de Relações Públicas. Nos Estados Unidos existem diversos Escritórios Especializados que trabalham nessa modalidade de assessoras as Relações Públicas de uma Entidade.

(c) Designação de Especialista.

Técnico em Relações Públicas contratado em caráter permanente como responsável por êsse setor especializado da Entidade.

(d) Seção Especial de Relações Públicas.

Processo empregado por pequenas Instituições e também grandes Entidades que desejam descentralizar as Relações Públicas pelos diversos setores de sua organização administrativa, que tenham contato direto com o público. No último caso as diretrizes gerais de Relações Públicas serão dadas pelo Serviço Central ou por uma Comissão.

(e) Serviço de Relações Públicas.

Organização que centraliza tôdas as atividades de Relações Públicas da Entidade e que contam com especialistas capazes de planejar e executar os programas de Relações Públicas.

(f) Comissão de Relações Públicas.

Como o nome indica é a reunião de Diretores de Entidades que estabelecem a política geral de Relações Públicas. Órgão assessor que poderá existir ou não, dependendo da Estrutura administrativa da Entidade.

1.3 — *Localização do Serviço*

A organização das Relações Públicas numa Entidade, qualquer que seja o tipo escolhido, tem de ser localizada, dentro da sua estrutura administrativa, ligada ao Diretor Executivo da mais alta posição hierárquica.

O responsável pela organização de Relações Públicas de uma Entidade, para poder bem exercer seus deveres, tem de obrigatòriamente possuir as prerrogativas seguintes:

(a) Livre acesso ao Presidente da Entidade e demais Diretores, de modo a que não tenha impedimentos capazes de impedirem uma rápida interpretação e resposta à opinião pública sôbre a Entidade.

(b) Tomar parte em tôdas reuniões de Diretoria da Entidade onde sejam tratados assuntos relativos à política da Entidade ou opinião pública ou ainda à divulgação de informações importantes.

(c) Estar em pé de igualdade com os demais Diretores da Entidade e contar com um elevado grau de certeza que será conservado no cargo, mesmo que mude a política administrativa da Entidade.

(d) Ter inteira responsabilidade e contrôle sôbre tôdas as atividades de Relações Públicas da Entidade.

2 — *Qualificação do Pessoal para o Serviço*

O pessoal escolhido para um Serviço de Relações Públicas deve possuir qualidades pessoais e conhecimentos profissionais que possibilitem a execução das várias funções específicas para as Relações Públicas.

Tendo que trabalhar com o material mais heterogêneo — sentimentos, opiniões, preconceitos, etc. — deve ter conhecimentos que abranjam todos os assuntos relativos ao sistema de compreensão humana.

2.1 — *Qualidades Pessoais.*

(a) Inteligência e vivacidade que permitam um raciocínio rápido na análise de qualquer situação não perfeitamente planejada.

(b) Liderança e opinião própria que possibilite a defesa e o convencimento das suas opiniões quando baseadas em fatos concretos e inatacáveis.

(c) Qualidades morais que façam conhecida a sua conduta irrepreensível pela honestidade, integridade e sentimento de ética;

(d) Habilidade em tratar as pessoas com amabilidade, critério e boa educação, que o torne simpático e acessível.

2.2 — *Conhecimentos Profissionais.*

(a) Conceito das Relações Públicas como uma ciência. Estudo da sua história, princípios, normas e instrumentos utilizados.
Conhecimentos que possibilitem o planejamento de Serviços Especializados, Programas de Relações Públicas e Acontecimentos Especiais.

(b) Jornalismo. Conhecimento geral de como funciona um jornal.
Idéia do Código de Ação do Jornalista e da Legislação da Imprensa. Técnica de redação e revisão para Imprensa.

(c) Comunicações Audio-visuais — Idéia geral de como funcionam as Estações de Rádio e Televisão e os Stúdios de Cinema. Reparo de programas para o rádio e televisão e documentários cinematográficos. Técnica de fotografias e filmes de Relações Públicas.
Produção de Slides e Cartões filmados.

(d) Publicações — Técnica de paginação e composição gráfica para jornais, revistas e livretos. Conhecimento de desenho para publicidade.

(e) Linguística — Conhecimento de redação de reportagens, artigos, crônicas, slogans, anúncios para Relações Públicas. Mecanismo de palavra oral em conferências públicas ou de imprensa. Estudo de línguas estrangeiras que possibilitem traduções de assuntos de interêsse público.

(f) Ciências Sociais — Estudo generalizado de Psicologia Social, Sociologia, Filosofia, Opinião Pública e Liderança que permitam a perfeita compreensão dos problemas do homem associado.

(g) Cultura Geral — Idéia clara e autualizada sôbre a economia, Política e História no âmbito nacional e Internacional, interligadas com a Entidade.

(h) Conhecimentos Especializados — Idéia completa e definida sôbre a Entidade, sua organização, seus propósitos, suas atividades e seus segredos profissionais e políticos.

2.3 — *Distribuição do Pessoal.*

O pessoal empregado atualmente nos Estados Unidos em Serviços de Relações Públicas é constituído percentualmente em relação às Escolas que frequentaram, da seguinte maneira:

(a) Jornalismo	45%
(b) Linguística	15%
(c) Cultura Geral	10%
(d) Ciências Sociais	5%
(e) Sociologia, Economia, Relações Industriais	2%
(f) Rádio, Televisão, Cinema, Publicações	2%

3 — *Organização do Serviço de Relações Públicas*

Um Serviço de Relações Públicas deve ser organizado de modo a conter tôdas as atividades específicas dessa moderna ciência.

Para isso, deve ser subdividido de modo a que todo o pessoal, que compõe as Relações Públicas da Entidade receba incumbências que possam ser efetiva e eficazmente executadas.

3.1 — De um modo geral ao Serviço cabe as seguintes tarefas:

(a) Centralizar tôdas as atividades de Relações Públicas da Entidade.

(b) Traçar normas e diretrizes de Relações Públicas para serem seguidas pelo pessoal da Entidade.

(c) Orientar os movimentos da opinião pública relacionados com a Entidade.

(d) Promover a representação da Entidade em Acontecimentos que contribuem para a formação de uma opinião pública favorável.

(e) Manter contato pessoal com o público em ge-

geral, atendendo-o e esclarecendo-o convenientemente sôbre a Entidade.

(f) Planejar e coordenar tôda a publicidade da Entidade através todos os canais de comunicação da Imprensa falada e escrita.

(g) Produzir o material impresso necessário à divulgação assegurando que não contenha informações que possam prejudicar a Segurança Nacional ou a Entidade.

Para conseguir levar, ao bom têrmo, as tarefas acima citadas, o Serviço deve ser subdividido levando em consideração as atividades específicas de Relações Públicas. A seguir mostraremos essa subdivisão de responsabilidades de um Serviço de Relações Públicas, de amplitude necessária a uma Entidade governamental ou Particular de grandes proporções.

3.2 — *Direção*

(a) Responsabilidades pelas várias atividades de Relações Públicas da Entidade e contrôle de tôda a matéria de divulgação.

(b) Responsabilidade pela segurança política e técnica das informações transmitidas ao público.

(c) Estabelecimento da política de Relações Públicas da Entidade e determinação dos objetivos a alcançar e políticas a serem atingidas.

(d) Assessorar os Diretores da Entidade sôbre os problemas de Relações Públicas.

(e) Fixar as responsabilidades dos servidores da Entidade, de tôdas as gradações hierárquicas, na execução dos programas de Relações Públicas.

(f) Manter contato pessoal com autoridades cívis e militares do govêrno e com personalidades ilustres dos diversos setores da vida pública, em especial com os congressistas e Jornalistas.

(g) Fazer parte de Comitês e Comissões de Relações Públicas formadas com Instituições Similares ou pela comunidade local.

(h) Fixar os gastos a serem feitos com os programas de Relações Públicas.

3.3 — *Coordenação*

(a) Coordenar a administração interna dos vários setores do Serviço e a execução dos programas de Relações Públicas.
(b) Controlar e executar o orçamento aprovado para o Serviço.
(c) Tratar da publicidade paga entregando-a sempre que possível a uma Imprensa, especializada, que tenha uma ação independente da Entidade.
(d) Manter contato pessoal com todos os especialistas de Relações Públicas, que pertençam a setores da Entidade localizados fora da séde do Serviço, mantendo-os a par dos problemas de Relações Públicas da Entidade e aconselhando-os sempre que fôr solicitado.
(e) Superintender os cursos de especialização de Relações Públicas para os Servidores de Organização.

3.4 — *Planejamento*

(a) Planejar a divulgação de Entidade de modo a não criar qualquer incompatibilidade com o público e sem jamais fazer propaganda como único intuito de anúncio.
(b) Planejar programas de Relações capazes de alcançar os objetivos e os públicos necessários a tornar efetiva a política básica aprovada para Entidade.
(c) Determinar os métodos, técnicos e meios de comunicações a serem utilizados nos programas de Relações Públicas.
(d) Determinar os meios materiais e pessoais que devam ser utilizados, nos programas de Relações Públicas, de acôrdo com as verbas disponíveis.

3.4.1 — *Pesquisa*

(a) Pesquisar a opinião dos vários públicos sôbre a Entidade.
(b) Interpretar as tendências sociais, econômicas e políticas dos públicos que se deseja influenciar nos programas de Relações Públicas.

(c) Medir o moral dos servidores de modo a servir de ajuda à administração da Entidade a tomar providências de ordens sociais que conciliem as partes interessadas.
(d) Analisar as manifestações públicas que possam afetar a Entidade.
(e) Medir os resultados dos programas de Relações Públicas considerando-se a eficiência na mudança do comportamento do público.
(f) Manter contato com os órgãos especializados em pesquisas de opinião pública.

3.4.2 — *Estudos*

(a) Estudo dos Problemas e técnicas de Relações Públicas.
(b) Promoção de cursos de Relações Públicas para os Servidores da Entidade.
(c) Contrôle da Biblioteca Técnica para consulta dos Especialistas de Relações Públicas da Entidade.

3.4.3 — *Segurança*

(a) Assegurar que não seja dada publicidade aos assuntos confidenciais da Entidade e prejudiciais à Segurança Nacional.
(b) Investigar todo o material escrito, pelo pessoal do Serviço e por colaboradores, para divulgação pelas publicações do Serviço ou pela Imprensa.
(c) Aprovar todo o material escrito relativo a assunto da Entidade, de modo a colocar o redator, a salvaguarda de qualquer responsabilidade perante as leis de Segurança Nacional, de Imprensa etc.
(d) Manter contato pessoal com os setores de segurança civil e militar do Govêrno Federal e Estadual.

3.5 — *Acontecimentos Especiais*

(a) Planejar e executar acontecimentos deliberadamente estudados que ofereçam uma imagem real da Entidade, de forma a contribuir para a formação de uma "Idéia" no pensamento do público que se quer influenciar.

(b) Promover a representação da Entidade em Festejos populares e Solenidades cívicas, cerimônias sociais.
(c) Elaborar o protocolo social nas recepções procimentos locais.
(d) Cooperar com Entidades Particulares e Governamentais para a participação em acontecimentos Sociais.
(e) Assistir os demais setores da Entidade na programação de acontecimentos que sejam realizados fóra da séde do Serviço.
(f) Redigir os relatórios sôbre os acontecimentos executados apontando as falhas e sugerindo modificações.
(g) Manter contato com os Serviços de Documentação, História e Museus que facilitem a organização de acontecimentos especiais.

3.5.1 — *Solenidades — Cerimônias — Recepções*

(h) Tomar parte nas comemorações das datas nacionais e estaduais, de modo a demonstrar o interêsse da Entidade nos assuntos do País.

3.5.2 — *Festejos, Visitas, Passeios*

(i) Promover festejos populares que influenciem uma grande massa popular, por ocasião das Semanas Comemorativas ou Dias Especiais dedicados a Entidades.
(j) Promover a visita, de pessoas interessadas, aos diversos setores da Entidade.
(k) Dar assistência aos visitantes e convidados ilustres, da Entidades, durante sua estadia na cidade, Estado ou País.
(l) Manter um arquivo com os nomes das pessoas que já foram convidadas ou que o devem ser.

3.5.4 — *Concursos, Competições e Espetáculos*

(m) Preparar vitrines e stands ressaltando fatos específicos ou atividades da Entidade. Utilizar, por exemplo, fotografias em série com legendas explicativas.
(n) Providenciar exibições, nas Escolas, de filmes produzidos pelo Serviço e do interêsse do público juvenil.

3.5.4 — *Concursos, Competições e Espetáculos*

(o) Idealizar promoções que possam beneficiar uma melhor impressão da Comunidade para com a Entidade.
(p) Promover concursos educacionais com distribuição de prêmios.

3.5.5 — *Conferências, Palestras e Debates.*

(q) Promover conferências e palestras sôbre a Entidade, que transmitam idéias diretamente a um grupo de pessoas e assim dirimindo qualquer dúvida que possa surgir.
(r) Escolher os oradores que devam tomar parte nos acontecimentos programados.
(s) Manter um arquivo com todos os conferencistas já utilizados pela Entidade e aquêles selecionados que poderão ser escolhidos. Indicar o assunto que cada um está mais habilitado a discutir em público.

3.6 — *Contatos Pessoais*

(a) Atender ao público geral que solicitar informações sôbre a Entidade.
(b) Manter contato pessoal com representantes categorizados dos diversos públicos que interessem a Entidade.
(c) Promover entrevistas e audiências entre os Diretores da Entidade e autoridades públicas ou personalidades ilustres da comunidade.
(d) Colhêr informações e dados estatísticos que esclareçam a tendência do público para com a Entidade.
(e) Manter uma Biblioteca de consulta contendo uma variedade de informações sôbre a Entidade e seus Dirigentes e sôbre tudo que se relacione com as atividades da Entidade.

3.6.1 — *Público Interno*

(f) Esclarecer aos Servidores que o Serviço de Relações Públicas é o elo de ligação entre a Entidade e o público.
(g) Dar a conhecer a Política da Entidade e os

objetivos a serem atingidos nos programas de Relações Públicas.

(h) Ajudar ao Serviço de Assistência Social da Entidade a mover tôdas as dificuldades, para uma perfeita compreensão entre a Entidade e os Servidores.

3.6.2 — *Público Geral*

(i) Mostrar a ação da Entidade para benefícios da comunidade local ou de uma coletividade de pessoas.

(j) Responder tôdas as perguntas sôbre a Entidade.

(k) Manter contato com as associações cívicas, sociais e religiosas da comunidade de modo a participar dos movimentos de interêsse público.

3.6.3 — *Público Limitado*

(l) Enviar mensagens de congratulações às personalidades de interêsse da Entidade.

3.6.31 — *Congresso*

(m) Prestar informações aos Congressistas de modo a esclarecê-los no andamento de projetos que interessam à Entidade, levando em conta que o apoio ou não do público para com a Entidade muito se reflete no congresso.

3.6.32 — *Entidades Governamentais*

(n) Manter ligação com as repartições públicas autárquicas que assegurem um perfeito conhecimento de todos os seus setores.

3.6.33 — *Organizações Estudantis*

(o) Manter contato com as Instituições de Estudantes e de jovens de modo a mostrar os verdadeiros princípios de sadio patriotismo da Entidade.

3.6.4 — *Público Estrangeiro*

(p) Descrever a Entidade, as personalidades e Instituições estrangeiras, contando o que ela realmente faz pela humanidade e deixando que concluam por si mesmos qual o crédito público que deve merecer.

3.7 — *Divulgação pela Imprensa*

(a) Manter ligação com todos os órgãos de Imprensa, considerando serem êstes os melhores veículos de comunicação com o público.
(b) Transmitir à Imprensa informações acertadas para os objetivos da política básica da Entidade.
(c) Aconselhar a Imprensa a não publicar assuntos que possam beneficiar os adversários ou que afetem a Segurança Nacional.
(d) Providenciar cobertura de Imprensa para os Acontecimentos Especiais programados pela Entidade.
(e) Providenciar conferências de Imprensa para que os Jornalistas entrevistem os Diretores da Entidade.
(f) Manter contato direto com o pessoal de direção da Imprensa falada e escrita e de publicidade de modo a obter a boa vontade e a confiança da Imprensa.
(g) Fornecer passes ao pessoal de Imprensa de modo a que possa se locomover pelas dependências da Entidade.
(h) Informar a Direção do Serviço sôbre o pensamento de Imprensa para com a política e programa de Relações Públicas da Entidade.

3.7.1 — *Jornais*

(a) Manter contato pessoal com editores correspondentes, repórteres, cronistas, escritores e fotógrafos.
(b) Responder a tôdas as solicitações dos Jornalistas, mantendo-os perfeitamente informados sôbre as atividades da Entidade.
(c) Providenciar visitas de Jornalistas aos vários setores da Entidade.

(d) Pesquisar diàriamente em todos os Jornais, as notícias sôbre a Entidade, coletando-as para a redação do Boletim Interno, e chamando atenção das que devem ter uma pronta resposta.

(e) Distribuir para os Jornalistas o Boletim de notícias diárias bem como os artigos redigidos no serviço e as demais publicações editadas.

(f) Solicitar a colaboração de Escritores e Jornalistas de renome para redigirem artigos, crônicas e comentários de interêsse da Entidade para serem publicados pela Imprensa ou editados pelo Serviço.

(g) Providenciar a cobertura fotográfica do Serviço para os Jornais e Revistas.

(h) Distribuir fotografias tiradas nos acontecimentos programados.

(i) Manter um registro relativo ao pessoal de Jornais, revistas, agências noticiosas e fotográficas, etc.

3.7.2 — *Rádio, Televisão, Cinema e Teatro.*

(a) Manter contato direto com o pessoal técnico e artístico das Estações de Rádio e Televisão e Companhias cinematográficas e teatrais nacionais e estrangeiras.

(b) Providenciar uma cobertura, pelas Estações de Rádio e Televisão e Companhias cinematográficas dos Acontecimentos Especiais programados pela Entidade.

(c) Facilitar a ação dos comentaristas de rádio e televisão e operadores do noticiário cinematográfico, para que possam relatar e fixar as atividades da Entidade.

(d) Colaborar com as Estações de Rádio e Televisão e Companhias Cinematográficas nacionais e estrangeiras na produção de programas e filmes que sejam de interêsse da Entidade.

(e) Promover a presença do pessoal da Entidade nas Estações de Rádio e Televisão e Companhias Cinematográficas.

(f) Providenciar filmagem pelo pessoal do Serviço, dos Acontecimentos Especiais programados.

(g) Distribuir para as Estações de Televisão e

Companhias Cinematográficas os filmes produzidos pelo Serviço.

(h) Manter um registro especial relativo ao pessoal de Rádio, Televisão, Cinema e Teatro contendo o nome, endereço dos artistas, cantores, comentadores, produtores, diretores etc.

3.8 — *Produção Literária e Artística.*

(a) Produzir material literário e artístico necessário à publicidade da Entidade e manutenção das comunicações com os Públicos.

(b) Determinar a tiragem das publicações a serem editadas no serviço de acôrdo com o público que se quer atender.

(c) Manter o contrôle das pessoas ou grupos ou instituições que devem receber normalmente as publicações editadas pelo Serviço.

(d) Atender aos pedidos, feitos por pessoas autorizadas, de publicações editadas no Serviço que existam em estoque.

3.8.1 — *Redação.*

(a) Redigir um resumo das notícias publicadas sôbre a Entidade para serem publicadas no Boletim Interno aos Diretores e Servidores da Entidade.

(b) Preparar uma pronta resposta sôbre críticas, feitas à Entidade, publicadas na Imprensa.

(c) Redigir informações sôbre as atividades diárias da Entidade para o preparo do noticiário diário.

(d) Redigir as notícias diárias para distribuição à Imprensa.

(e) Redigir artigos, reportagens, crônicas, comentários etc. sôbre atividades da Entidade para a Imprensa falada e escrita e para as publicações a serem editadas no Serviço.

(f) Redigir textos sôbre assuntos históricos, políticos, sociais, administrativos e técnicos da Entidade, que sejam de interêsse público, para os livretos a serem editados no Serviço.

(g) Redigir pequenas palestras para os Diretores, que tenham de comparecer perante a Imprensa ou a comunidade.

(h) Redigir programas artísticos para o rádio e a televisão ou "script" para o cinema que dêem uma verdadeira idéia das atividades.
(i) Providenciar a tradução de artigos de interêsse para a Entidade.
(j) Fazer a revisão, de todo o material redigido pelo Serviço ou recebido como colaboração no que concerne a forma literária.
(k) Manter um arquivo do material redigido pelo Serviço e recebido de colaboração.

3.8.2 — *Ilustração.*

3.8.21 — *Fotografias*

(a) Providenciar a documentação fotográfica dos acontecimentos programados e das atividades da Entidade
(b) Providenciar a cobertura fotográfica para os artigos e reportagens realizados pelo pessoal do Serviço ou por colaboradores externos.
(c) Manter uma biblioteca fotográfica para atender aos interessados em possuir cópias das fotografias tiradas pelo Serviço.

3.8.22 — *Filmes.*

(d) Providenciar a filmagem, dos acontecimentos programados, para distribuição às Estações de Televisão e Companhias Cinematográficas.
(b) Providenciar a filmagem das atividades da Entidade para colaborar com as Companhias Cinematográficas e Estações de Televisão.
(f) Manter uma filmoteca para atender as Companhias em sequências de atividades relacionadas com a Entidade e para exibição a público limitado.

2.8.23 — *Desenhos.*

(g) Providenciar os desenhos necessários a ilustrar o material redigido no Serviço ou por colaboração que será publicado no Serviço.
(h) Manter um arquivo dos desenhos feitos pelo Serviço, constituido por mapas, painéis, cartazes, cartões, etc.

3.8.3 — *Publicações.*

(a) Fazer a paginação de todo o material literário e artístico produzido pelo Serviço ou recebido por colaboração.
(b) Fazer a composição gráfica do material paginado, de modo a ser publicado em forma de jornal, boletim, revista, livro, relatório, programa, etc.
(c) Providenciar a clicheria necessária à impressão das publicações.
(d) Controlar a impressão de modo a manter uniformidade nas edições da Entidade.
(e) Manter contatos com as casas impressoras, gravadoras, papelarias, livrarias, necessários à produção das publicações.
(f) Manter um arquivo das publicações editadas pelo Serviço.

3.8.4 — *Distribuição.*

(a) Distribuir o material editado de acôrdo com os interêsses da Entidade, tendo atenção a que todos os interessados devam receber a publicação no momento precioso e no local devido.
(b) Manter um registro atualizado das pessoas e grupos (colégios, bibliotecas, congressos, etc.) que devam receber regularmente as publicações da Entidade.
(c) Manter um contrôle pela estocagem das publicações que não foram imediatamente distribuídas.

Administração.

(a) Dirigir, controlar e fiscalizar a administração do Serviço.
(b) Assistir a Direção, em tôdas as atividades que não sejam explicitamente determinadas noutro setor.
(c) Secretariar as reuniões do pessoal categorizado no Serviço.
(d) Redigir os relatórios administrativos do Serviço.
(e) Manter ligação com os demais órgãos administrativos da Entidade.

3.9.1 — *Secretaria.*

(a) Receber e encaminhar todo o expediente e correspondência do Serviço dentro das normas em vigor.
(b) Manter um arquivo administrativo do Serviço, com o registro de dados estatísticos necessários ao relatório.

3.9.2 — *Pessoal e Material*

(a) Controlar o pessoal do Serviço em suas movimentações, direitos, vantagens e disciplina.
(b) Providenciar os meios materiais, inclusive de transporte, que facilitem a execução com eficiência das atividades do Serviço.

3.9.2 — *Intendência*

(a) Elaborar o orçamento anual do Serviço.
(b) Fazer os pagamentos autorizados pela Dição.

4. *Organização de uma Seção de Relações Públicas.*

Quando pelo tamanho da Entidade ela não comportar um Serviço de Relações Públicas ou quando desejar descentralizar o seu Serviço pelos diversos setores da Entidade, poderá assim fazê-lo estruturando as Relações Públicas em Seções Especializadas.
A seção de Relações Públicas deverá ser organizada de modo a ser capaz de controlar tôdas as atividades de Relações Públicas, exigidas pelos costumes e já firmadas em experiências anteriores.
De um modo geral, as atividades de Relações Públicas, numa seção são grupadas, da seguinte maneira:

4.1 — *Chefia.*

Coordenação — Planejamento — Segurança — Estudo.

4.2 — *Acontecimentos.*

Contatos Pessoais — Pesquisa — Projetos — Cerimônias — Exposições — Concursos — Conferências.

4.3 — *Divulgação.*

Jornais — Rádio —Televisão — Cinema — Produção literária e artística — Redação — Fotografias — Filmes — Desenhos — Publicação.

4.4 — *Administração.*

Secretaria — Pessoal — Material —Intendência.

As atividades acima consideradas são as mesmas já descritas na Organização de um Serviço devendo no entanto ser levado em consideração, como não podia deixar de ser, a amplitude relativa entre as duas estruturas constantes nos ítens 3 e 4.

Conclusão.

Esperamos ter mostrado como deve ser estruturado um Serviço Especializado de Relações Públicas capaz de efetivamente coordenar tôdas as atividades, da Entidade, relacionadas com essa moderna ciência, de modo a executar programas capazes de moldar o pensamento do público debaixo dos interêsses da Entidade seja governamental ou particular.

Ainda que um Serviço de Relações Públicas seja perfeitamente organizado êle não poderá se tornar um instrumento eficiente de bôas Relações Públicas, para a Entidade, se não possuir pessoal capacitado para exercer as atividades específicas dêsse Serviço Especializado.

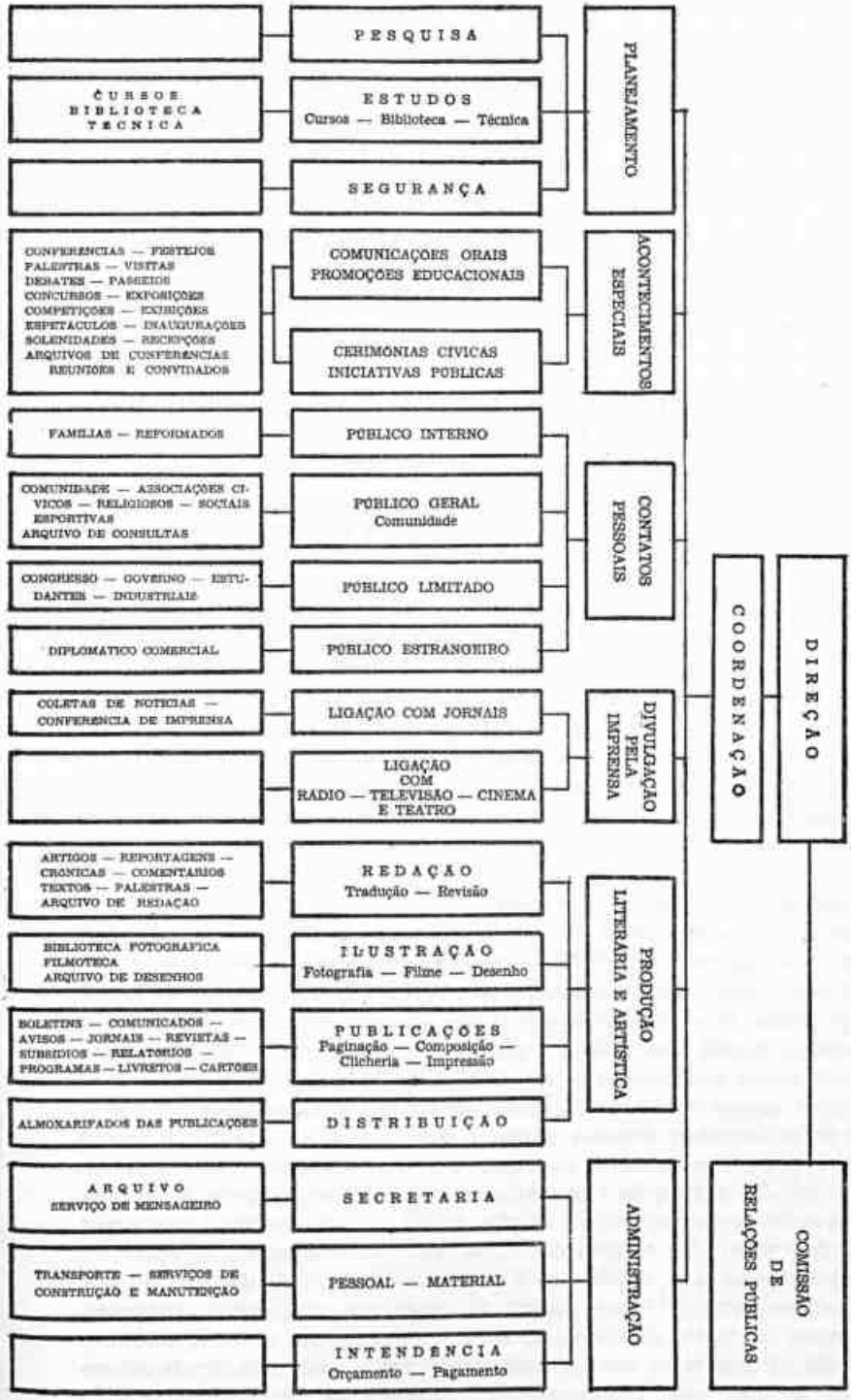
Os Dirigentes e demais componentes de cada um dos diversos setores do Serviço de Relações Públicas necessitam, como vimos, de qualidades e conhecimentos especiais que lhes permitam lidar com idéias e concepções sem se perderem nas rotinas burocráticas.

O Serviço de Relações Públicas deve ser inicialmente composto por poucos e escolhidos servidores. À medida que a Entidade fôr compreendendo o seu valor, ela irá automàticamente se expandindo. Apresentando um bom índice para

a verificação da necessidade dêsse aumento a procura crescente de informações ao Serviço, por pessoas de diversos grupamentos sociais.

Finalizando, lembramos que a Entidade governamental ou particular deve compreender que os progressos da mente humana, obrigam a necessidade de que a orientação da opinião pública seja feita através de um Serviço Especializado, constituído por técnicos com ensinamentos, correspondentes a uma orientação de estudos superiores, das atividades de Relações Públicas.

3.10 — ORGANOGRAMA PARA UM SERVIÇO DE RELAÇÕES PÚBLICAS



RELATÓRIO DO DEPUTADO COLOMBO DE SOUZA, RELATOR DA MARINHA À COMISSÃO DE ORÇAMENTO, EM 30 DE OUTUBRO DE 1959

"Senhor Presidente
Senhores Deputados :

A história da Marinha, de guerra e mercante, no Brasil, constitui um verdadeiro drama.

País descoberto pela Marinha, povoado por um povo de navegadores não fizemos durante três séculos senão ocupar e defender o litoral como garantia da nossa unidade. A nossa civilização foi e ainda é eminentemente litorânea. Através vários séculos funcionamos como um verdadeiro arquipélago. Das comunicações marítimas internas e externas sempre dependemos fundamentalmente.

Os ataques à nossa soberania e os atentados à nossa vida e interêsses sempre provieram do mar, desde os filibusteiros e corsários que infestavam as nossas costas até os dias atuais.

As últimas três guerras em que nos empenhamos (a do Paraguai e as duas com a Alemanha) resultaram de ataques a nossa navegação, e agimos na defesa de nossas comunicações marítimas e fluviais, ameaçadas pelas fôrças das ditaduras.

País de feição continental, banhado por um oceano aberto que se desdobra por uma costa de mais de nove mil quilômetros de extensão, com duas grandes bacias hidrográficas (a Platina e a Amazônica), com adensamento populacional litorâneo, devia basear sua defesa nas fôrças navais, e suas comunicações nos transportes marítimos, sôbre água, justamente os transportes mais baratos e eficientes. Desgraçadamente temos visto a regressão permanente da influência das fôrças navais e, concomitantemente, a destruição quase completa de nossas comunicações marítimas. Abandonamos o mar e estamos construindo as rodovias ao longo da costa, na vã tentativa de com caminhões superar os navios. E porque não há navios, também não há portos, não há estaleiros, não há bases, não há diques, não há, enfim, transporte sôbre água.

Há uma verdadeira obsessão de se substituir o mar pelas rodovias. É a ligação São Paulo — Curitiba — Pôrto Alegre, é a estrada Rio — Salvador — Recife e são tôdas as demais rodovias concorrentes da grande e gratuita via marítima. País de economia primária, pobre de combustíveis, abandona o transporte mais barato do mundo (o sôbre o mar) e se empenha na montagem do transporte mais caro (o rodo-

viário) com a importação de todo seu equipamento (pneus, peças, petróleo, etc., etc.).

O transporte marítimo é um dos pontos de estrangulamento da economia nacional. Grande parte da produção nacional (inclusive cereais, que não suportam altos fretes) é carregada em caminhões num agravamento dos preços e deterioração das possibilidades de concorrência internacional.

A soma de recursos que estamos empregando na construção do sistema rodo-ferroviário, sòmente por parte da União, é realmente fabulosa. Mais de 40 bilhões de cruzeiros por ano emprega a União nas rodovias (20 bilhões) e nas ferrovias (20 bilhões, sendo 18 bilhões para pagamento do deficit operacional).

Sem abandonarmos a terra cumpre olharmos para a água, sem a qual ninguém vive.

Há muitos anos antes afirmamos a respeito dêste assunto:

DESTINO CONTINENTAL E SENTIDO ATLÂNTICO DO BRASIL

Se a posse da bacia Amazônica, se o império do planalto central sul-americano, se o condomínio do oeste platino fixavam o nosso destino continental, não poderíamos perder as características fundamentais de povo oceânico, de nossa arraigada atlanticidade.

Oriundos de uma raça de navegadores exímios, enamorados do mar, como eram os portuguêses, os brasileiros sentiam correr nas veias o sangue daquela estirpe de heróis que se chamaram Vasco da Gama, Bartolomeu Dias, Francisco Albuquerque e Dom Henrique.

Banhados pelo Atlântico, por uma costa de mais de nove mil quilômetros, pelo oceano sempre foram psicològicamente seduzidos, e a êste mar ligaram seu destino como meio que é, por excelência, do contacto entre os povos.

Do Atlântico, pelo Atlântico, foi que o brasileiro progrediu, evolveu, civilizou-se e cresceu.

ATLANTICIDADE VITAL

Daí, o nosso sentido profundamente atlântico.

Somos uma nação fundamentalmente atlântica. O Atlântico é, para nós, o que o sangue é para os tecidos do organismo: o ambiente imprescindível em que se processa a vida.

Se a água, no dizer de Oliveira Martins, é O VEÍCULO DA CIVILIZAÇÃO, o Atlântico, para o Brasil é, além disso, o ambiente imprescindível de sua vida.

É pelo Atlântico que nós nos pomos em contato com os povos com quem comerciamos e de quem recebemos os influxos civilizadores e culturais; é por meio dêle que estabelecemos nossa vida de relação que é a vida real das sociedades políticas.

É, igualmente, pela cinta d'água oceânica que nos cerca que nos unimos, que nos comunicamos internamente, de um a outro extremo.

O Atlântico Sul é para o caso brasileiro, um oceano e um MAR INTERNO. Tudo o que se passa no Atlântico nos diz, íntima e vitalmente, respeito. Nada do que nêle se passa nos pode ser estranho.

O seu domínio só poderá ser nosso ou de nações nossas amigas.

As nossas fronteiras marítimas, a liberdade de utilizarmos o nosso MAR INTERNO, devem ser defendidas com mais denôdo e intransigência do que nossas próprias fronteiras terrestres.

Civilização, progresso, vida nacional, são fatos que têm sua expressão material em COMUNICAÇÕES — TRANSPORTES.

Ocupar, invadir o Atlântico Sul, impedir nossas vitais e normais comunicações, sem as quais não poderemos existir, é atentar contra a nossa existência de povo livre e soberano.

AS COMUNICAÇÕES E O DOMÍNIO DO ATLÂNTICO SUL

Por maior que seja o domínio do homem sôbre a natureza, domínio êste conquistado e amparado pela fôrça compressiva do engenho e da máquina, as vias de comunicações e as linhas de transportes se estabelecem sob o império inelutável das condições geográficas.

O seu traçado está ligado às condições do relêvo do solo, das correntes marítimas e aéreas, aproveitando as maiores facilidades fisico-meteoro-oceanográficas. As modernas estradas de ferro ou as rodovias macadamizadas coincidem com os antigos e naturais caminhos dos índios ou estradas de gado.

A fisiografia condiciona o deslocamento social e econômico das comunicações, escoamentos e transportes, como traça no solo o sulco dos rios e o leito das correntes.

Quem diz Oceano, diz meio de comunicações, pelo transporte rápido e barato que oferece. As linhas de navegação de um oceano, que lhe estabelecem o domínio e indicam seu grau de utilidade, não são dispostas de modo arbitrário, porém estão ligadas à contextura da própria formação inferior dêste oceano e das costas que o circundam. O índice de articulação de um oceano com o continente a que banha, indica, justamente, a possibilidade do domínio a se estabelecer sôbre a PLANÍCIE-AQUOSA, partindo desta costa.

Conseqüentemente, o domínio das águas se funda na posse das afloração terráqueas, nas bordas (costa) ou no próprio seio dos oceanos (ilhas). A grande importância dos estreitos e das ilhas oceânicas como pontos de contrôle das vias marítimas, ressalta evidente.

Com relação ao Atlântico Sul, possuimos a sua COSTA DOMINANTE e algumas das ilhas que asseguram o domínio de suas rotas.

Na costa brasileira, mais articulada que a africana, temos uma articulação de um quilômetro de costa para 923 quilômetros quadrados de território, enquanto que a África apresenta um quilômetro de costa para 1 420 quilômetros quadrados de território encerra diversos pontos

que enfeixam centros de convergência de comunicações marítimas — "COSTA DE CONDENSAÇÃO" verdadeiros pontos de dominação atlântica: Recife, Natal, Belém, S. Salvador, Rio, Santos e Florianópolis.

Ao contrário disto, a costa africana caracterizada pela sua DISPERSÃO e aspecto de FUGA, com sua proverbial dificuldade de acesso, fraca articulação, forma compacta e rígida pobreza de sua natureza, impossibilitando a fixação de sociedades adiantadas, não estabelece nenhuma condição para ser base e domínio sôbre o oceano que a envolve.

O domínio do Atlântico Sul residirá sempre nas costas brasileiras que, além de motivos indicados, ainda conta com o apoio de outros de ordem puramente técnica.

Os dados estatísticos provam o progressivo abandono da Marinha, pela sua não participação das despesas da União:

ANO	ORÇAMENTO GERAL	MARINHA	PORCENTAGEM
1831	4.693.493.000	1.708.818.000	34,6%
1871	85.741.262.000	9.778.833.000	11,8%
1912	418.871.451.000	44.730.224.000	10,7%
1940	4.421.841.857.000	330.743.327.000	7,5%
1950	22.290.416.784.000	1.607.050.480.000	7,0%
1958	140.527.396.138.000	9.205.128.720.000	6,5%

Não há dúvida alguma que a Marinha tem se ilhado *na vida nacional, tem deixado de participar, inclusive no grande desenvolvimento nacional. A Marinha, em tôda parte, é uma fôrça conservadora e disciplinada.*

Cumpre, porém, que ela saia de seus navios e de suas ilhas e venha tomar parte ativa no grande momento histórico que estamos vivendo.

Assim como o Exército assume na vida brasileira um papel de liderança no surto de desenvolvimento nacional, dirigindo a Petrobrás, impulsionando a Companhia Siderúrgica Nacional, orientando setores fundamentais da vida nacional (construção de rodovias, ferrovias, etc. etc.) é imprescindível que a Marinha, com a mentalidade, cooperação e produção, dirija, oriente, discipline, impulsione, dinamize a navegação marítima e fluvial, o comércio marítimo, a construção naval, a instalação de pontes, a construção de diques, o funcionamento de estaleiros, a intensificação e organização da pesca, etc. etc..

O procedimento ancilar da jovem Aeronáutica seria um roteiro para nossa gloriosa e secular Marinha, quando aquela subordina a si o céu e tudo e que nele transita ou que a êle serve.

Privada de recursos e com suas funções em estado de paralização ou retração, a Marinha se fechou e passou a cuidar muito de aspectos acidentais.

O Fundo Naval, criado pela Lei n.º 1 383, de 13-6-1951, com a destinação específica de custear a renovação da Marinha de Guerra, inclu-

indo-se a construção do primeiro grande estaleiro naval na baía de Jacuacanga, passou a ser uma espécie de cataplasma econômico, *isto é, servir para tudo. Desde a construção de aterros e vilas militares à complementação de vencimentos, despesas diversas, etc. etc..*

Só muito recentemente foram adquiridos pequenos navios (hidrográficos e corvetas) por conta dêsse fundo. Para a construção do grande estaleiro, nada foi feito.

Dentro dêste critério aqui exposto, torna-se imperioso que a Marinha se lance numa maior participação da vida e da economia nacional. Seria de todo aconselhável o Arsenal de Marinha, *a maior, melhor e mais bem equipada oficina mecânica da América do Sul, se entrosasse com a indústria civil e passasse a receber encomendas e efetuar trabalhos de particulares, e, bem lógico, sem prejuizo de sua função militar, utilizando a grande aparelhagem de que dispõe para o desenvolvimento nacional. É necessário também que se complete no menor prazo possível a instalação do* Instituto de Pesquisas da Marinha *para a realização de estudos de eletrônica e física nuclear, não sòmente para produção de material como apoio à indústria civil, e a formação de pessoal especializado para operar futuramente nas novas instalações da indústria atômica.*

Foi assim que acolhemos muitas das emendas restritivas de despesas militares, enquanto que concedemos as verbas necessárias para um programa mínimo de concessão das bases navais (Val de Cães, Natal, Recife e Aratu) de centros de instrução (Paranaguá e São Pedro d'Aldeia) e de escolas de Aprendizes-Marinheiros (Alagoas, Espírito Santo, Amazonas, Ceará e Estado do Rio — Atafona).

Explique-se que as bases navais funcionam para fins civis, mais ou menos como os aeroportos. Constituirão o apoio para a navegação marítima. A simples conclusão da base naval de Val de Cães, diminuirá de muito os fretes e seguros marítimos do comércio internacional para o Brasil ocasionando, assim, uma economia de divisas em fretes, uma das fontes de estiolação de nossa balança de pagamentos.

Em referência, pois, à verba de Investimentos-Obras apresentamos uma emenda substitutiva que atende em grande parte as emendas à necessidades mínimas por nós indicadas.

A parte referente ao porta-aviões Minas Gerais *deverá ser tratada em* sessão secreta, *dado que nela serão usados os dados fornecidos pelo Ministro da Marinha, em sessão secreta".*

A ARMA DECISIVA

REALIDADE E ILUSÃO

GIUSEPPE FIRAVANZO

Almirante-de-Esquadra (R) da Armada Italiana

Premissa —

Primeiro que tudo revelaremos... uma descoberta sensacional: a arma decisiva foi sempre, é, e será o homem, que com sua imaginação cria a arma, com seu trabalho industrial a produz, com sua coragem a emprega e com sua vontade persiste em utilizá-la até conseguir aniquilar a do seu adversário, se o supera em fôrça, ou lhe faz pagar a alto preço a vitória, se é inferior a êle.

Fixado êste conceito básico, é possível aventurar-se à exploração do difícil conjunto de indagações que o título indica.

Quando o homem se encontra na presença de um novo invento de sua própria inteligência, sente-se invadido por um eufórico entusiasmo e freqüentemente tem a ilusão não só de ter caminhado à frente na interminável via do progresso, como de ter posto um ponto final em certa ordem de atividade: Ptolomeu acreditava piamente em seu sistema cósmico; Copérnico, por sua vez, também acreditava no dêle; vieram, a seguir, Galileu, Newton, Kepler e, mais tarde, Einstein... Em conclusão: conhecemos, por enquanto, bem pouco das leis que regem o Universo e temos adquirido consciência de nossa insignificância, à medida que, pouco a pouco, as nossas luzes mentais vão-se ampliando.

Êste fenômeno de euforia — sem, entretanto, a restrição da consciência da própria pequenez, pelo menos para o conjunto da massa humana — tem-se manifestado especialmente na ciência da guerra, devido, principalmente, a motivos psicológicos: isto é, à esperança de ter achado a solução perfeita, e, assim, insuperável, para o problema de subjugar o inimigo. É que em todos os tempos o homem, esquecendo que a arma decisiva é sempre, e apesar de tudo, êle próprio, se fez ilusões quanto à onipotência de uma arma que julgara decisiva.

Ora, decisiva para quem?, e para que? Para ninguém e para todos. Ou seja, tratar-se-ia de uma denominação, por assim dizer,

---

(*) Êste artigo foi publicado na "Revue de Défense National" e traduzido para o italiano na "Rivista Marittima" da qual foi feita esta versão.

abstrata e teórica, referente a qualquer meio ofensivo ou defensivo que seria julgado capaz de anular ràpidamente no inimigo a vontade de continuar a luta, submetendo-o a perdas desastrosas — no caso de arma ofensiva — ou imobilizando-o nas suas posições de partida — no caso de arma defensiva.

Costuma acontecer, porém, que, como tôda ação provoca uma reação, ao êxito inicial devido à *surprêsa* causada pela arma supostamente decisiva possuída por um dos contendentes acaba por suceder o equilíbrio restabelecido por uma outra arma solicitamente criada. E assim, de guerra em guerra a humanidade está *desde sempre* dessangrando-se, sem nunca ter achado a única arma que seria verdadeiramente decisiva; a que conseguisse eliminar o recurso às armas dentre os métodos para resolver as controvérsias internacionais. Essa arma existiria, *e não seria de natureza material*: seria a firme vontade de amar os outros como a nós mesmos. Porém, para impor ao homem o uso desta arma, seria preciso a intervenção do super-homem e, sendo isso impossível, desistimos de tomar em consideração a hipótese, e prosseguimos.

É fácil considerar-se que o conceito de arma decisiva que decorre de quanto fica dito, considerando-a dos pontos de vista ofensivo e defensivo, é um conceito muito restrito e, não obstante, imediatamente acessível — e, por isso mesmo, muito difundido — a todos os homens. Para expandir os conceitos em mais amplos horizontes precisa considerar várias espécies ou categorias de armas decisivas:

— decisivas *no campo político;*
— decisivas *no campo estratégico;*
— decisivas *no campo tático;*

e, em cada um dos campos, decisivas *de natureza psíquica* e decisivas *de natureza física*.

Chegado a êste ponto no raciocínio, o autor sente-se invadido por uma sensação de desânimo, porque tem a impressão de ter caído num empreendimento exegético superior às próprias fôrças, com o risco de ficar enredado num emaranhado de problemas e de conseqüentes considerações muito difícil de desembaralhar com ordem e clareza. Deverá, por isto todo — e mais ainda ao considerar os limites impostos pela extensão normal de um artigo — restringir-se a alguns exemplos.

Conclusão antecipada

Chegamos aqui à premissa: "Por que uma arma deveria ser decisiva?" Pretendemos esboçar uma resposta que não foi dada à enunciação da premissa, senão de modo vago e inacessível.

É claro que uma arma para ser decisiva deve ganhar a guerra e não sòmente as batalhas. Diremos mais: deve fazer *ganhar a paz*, porque uma guerra militarmente vitoriosa é o que se chama uma "vi-

tória de Pirro", quando não cria uma situação de paz estável e satisfatória e não atinge nenhum dos propósitos pelos que nela se lutou.

A esta categoria de "vitórias de Pirro" pertencem as duas últimas guerras mundiais. Foram elas dois atos de um só conflito nascido da rivalidade anglo-germânica; rivalidade essencialmente econômica. A Alemanha fazia uma terrível concorrência a Inglaterra em todos os mercados do mundo, e esta última esperava eliminá-la vencendo-a nos campos de batalha. Não é necessário insistir nos resultados negativos da dupla experiência bélica, devido ao fato de nenhum infausto resultado militar poder destruir as qualidades organizadoras e de produtividade de um povo capaz de resurgir cada vez mais eficiente que antes, como aconteceu com o povo alemão depois de ambas as guerras perdidas. Sòmente se houvesse sido possível reduzi-lo a escravatura, como há muitos séculos se fazia com os vencidos e como, ainda hoje, é capaz de fazer o regime soviético, ter-se-ia conseguido o objetivo do ponto de vista britânico.

Nessa grande contenda, qual fôra a arma decisiva?

A *Geografia*: isto é, à posição insular da Inglaterra, que se ergue como um dique entre a Europa centro-setentrional e o Oceano. À posição insular combinada à possibilidade de um grande desenvolvimento do poderio marítimo sem dispersão de dinheiro e de recursos para manter um exército, conseqüentemente à ausência de fronteiras terrestres, manteve a Grã-Bretanha em segurança contra a invasão e a escravidão. A sua analogia com um dique permitiu-lhe paralizar as comunicações marítimas do adversário, com um mínimo de dispêndio de energias.

A amplidão do conflito, porém, e a ameaça posta em prática pela Alemanha contra o tráfego ultramarino, ao qual pela sua vez, a Inglaterra não lhe era possível renunciar, não poderiam ser enfrentadas sem o concurso de outra arma decisiva: *o enorme potencial econômico e industrial dos Estados Unidos*.

E a Aviação? A Aviação — ao que parece — teve a função de acelerar o fim de uma guerra que *de saída* estava ganha pelos Aliados, pelo efeito combinado da Geografia e do potencial industrial; não foi, assim, decisiva a Aviação, nem poderia sê-lo, porque os meios destrutivos de que os homens dispunham para serem lançados do alto contra o solo, ainda no eram suficientemente destrutores. Objetar-se-á que contra o Japão a combinação aeroplano-bomba atômica foi decisiva. Foi, sim; porém ùnicamente no sentido de induzir à rendição um país já nas últimas; um país já vencido, e isto mercê principalmente ao poder marítimo norte-americano; poder marítimo — nos tempos atuais — de caráter aéreo-naval.

Por sua vez, a Rússia pôde resistir, primeiro, e, depois, tomar a iniciativa contra o invasor germânico, devido ao *espaço territorial* (aliado natural da Rússia em todos os tempos) valentemente utilizado por seu povo em armas, porém alimentado por muitos milhares de toneladas de fornecimentos bélicos vindos de além o oceano, sob proteção

do poder naval anglo-americano. Finda a guerra, não se obteve, porém, a paz, pela funda contradição existente entre as finalidades político-sociais dos componentes da coligação militar vitoriosa. Perdeu-se, em conseqüência, a paz; especialmente para a Grã-Bretanha, que tem visto declinar a sua influência sôbre os destinos de mundo, e para os Estados Unidos, que se tem visto contrariados nas suas aspirações (que não eram, e não são, de conquista territorial) por um novo e formidável adversário. Não é possível prever quando e como a colossal rivalidade, cujas perigosas conseqüências gravitam sôbre a humanidade tôda, terminará.

É impressionante a analogia, desde alguns pontos de vista, entre Hitler e Napoleão: ambos foram derrubados pela Geografia, aliada da Inglaterra; ambos se iludiram quanto a podê-la demolir com uma série de vitórias terrestres (nas quais consumiam, ao seu pesar, o próprio potencial militar, sem dar qualquer passo adiante no predomínio mundial a que aspiravam); ambos tentaram, com métodos e armas diferentes (em relação às possibilidades operativas das épocas em que respectivamente viveram) contestar à Grã-Bretanha o domínio dos mares que os sufocavam; ambos houveram de renunciar a invadi-la; ambos cometeram o êrro (arma político-estratégica negativa decisiva) de atacar a Rússia.

Passando agora a falar de armas pròpriamente ditas, proclamemos uma sentência acaciana : *O grau de capacidade decisiva de uma arma está em função do número de exemplares em que pode ser reproduzida, e do método em que é empregada.* É assim que a arma decisiva nos mares não é o navio, e sim o poder marítimo; no ar, não é o aeroplano, e sim o poder aéreo. Não são os canhões, as metralhadoras ou os carros de combate, mas o poder militar terrestre. E êstes poderes todos dependem da quantidade e da qualidade dos meios que concorrem para formá-los.

Quando Douhet anunciava a sua famosa teoria — que teve o mérito de dar um alto espírito e uma elevada consciência ético-militar à nascente arma dos céus — esqueceu-se de se propôr estas perguntas : quantos serão os aviões necessários para que aconteça o que eu apregôo ser inevitável ? Entre dois adversários de poderio aéreo equivalente, como aconteceriam as coisas ? Não se estabeleceria um equilíbrio em virtude do qual a Aviação poderia não resultar decisiva para nenhum dos dois ?

Com excessiva confiança em Douhet, cairam no engôdo os dois ditadores das asas.

Com respeito ao futuro do valor decisivo da Aviação, tentaremos, mais adiante, algumas considerações.

Finalmente, entre as armas decisivas de natureza psíquica, é positivo que a mais poderosa é o gênio dos condutores. Alexandre, Aníbal, César, Napoleão, Nélson — para só mencionar os mais notáveis — não possuiam, de fato, armas materiais superiores às dos seus inimigos. Venciam pela originalidade genial dos processos de luta, manobrando

e atacando *contra tôdas as regras convencionais em uso* no tempo em que êles viveram. Napoleão e Nélson sobressaem particularmente neste aspecto.

Poder-se-ia afirmar que uma arma modesta nas mãos de um gênio vale mais que uma arma excepcionalmente eficiente nas de um chefe mediocre. O elemento operativo pôsto em ação pelo gênio e pelo qual êle consegue a vitória, é uma *surprêsa estratégico-tática*. Uma surprêsa que se renova incessantemente, de mil maneiras, até o gênio começar a declinar pela velhice. Habitualmente o gênio arde tão intensamente que queima sua vida num número de anos inferior aos da média normal da existência humana. A surprêsa produzida pelas armas materiais é, pelo contrário, sempre a mesma. Passado o primeiro momento de maravilha e emoção, quem a sofre orienta-se e corre ao remédio.

Até agora, nenhuma arma que se apresentou terrificante em suas primeiras aparições, conseguiu ganhar a partida. Os homens possuem um desmesurado grau de adaptação e resistência. Basta considerar a tenaz perseverança com que continuam morando e construindo ao pé de pavorosos vulcões, em terras sacudidas por terremotos periódicos, em planícies freqüentemente arrasadas por inundações e furacões. Dir-se-ia que erupções, terremotos, inundações e ciclones não são armas suficientemente poderosas à disposição da natureza para convencer o homem a mudar de moradia! E quando pensamos nos milhares de milhares de quilogrâmetros de energia desencadeadas pelos fenômenos naturais de destruição, que pretendemos macaquear nós, pobres criaturas, em matéria de armas decisivas produzidas em nossos microscópicos laboratórios? Microscópicos, sim, comparando-os com o infinito do Criador!

Armas decisivas no campo político

Essencialmente são duas: avisada previdência e habilidade diplomática; ambas de natureza psíquica, porém, por sua vez, criadoras de fôrças espirituais e materiais.

Em síntese pode-se afirmar que um povo realiza — pela obra do seu govêrno — política inteligente quando, medindo suas possibilidades em relação às suas necessidades e às cabíveis resistências dos potenciais adversos, sabe escolher seus aliados entre os que, no momento histórico por que atravessa, têm interêsses convergentes com os seus — ou pelo menos não opostos — e possibilidade de lhes ser complementares.

Assim a política da Inglaterra caracterizou-se nos últimos quase quatro séculos — desde que começou a ter consciência de suas possibilidades quanto a se firmar no mundo — pelo inabalável propósito de impedir qualquer hegemonia no continente europeu; convencendo, com extrema habilidade, os povos que o constituem a colocar-se ao lado dela, para livrá-los de serem subjugados pelo aspirante a dominador. Aportava ela às alianças assim constituídas a contribuição do seu po-

tencial econômico e marítimo, e recebia, em troca, o tributo do poder militar terrestre dos seus aliados continentais.

Quando o Piemonte, com Cavour, quis introduzir-se no concêrto europeu, decidiu, para aumentar o próprio prestígio, participar na guerra da Criméia, e obteve, assim, título para, alguns anos depois, conseguir a ajuda francesa na campanha de 1859, e para ser considerado favoràvelmente pela Inglaterra no empreendimento de fazer da Itália uma nação unitária; ato, do ponto de vista britânico, que equilibraria o poder francês no Mediterrâneo.

A Itália, nestes últimos quarenta anos, deu dois exemplos — o primeiro positivo e negativo o segundo — de juízo político. E o que o autor vai dizer não é o fruto de uma previsão *a posteriori*, como é freqüente acontecer quando se escreve vários anos depois de testemunhar os acontecimentos. Itália é país de escassos recursos, no que diz respeito às exigências de potencial bélico que faça possível, na era atual, enfrentar uma guerra de vasto alcance: não pode dar-se ao luxo de combater contra potências oceânicas, porque três quartas partes de suas importações chegam-lhe de mercados situados fora do Mediterrâneo. É por isso que ela agiu bem em 1915, quando entrou em campo ao lado da Entente, porque só assim é que poderia conseguir os objetivos nacionais. Se se mantivesse fiel à Tríplice Aliança, o desabamento do Império Austro-Húngaro ter-se-ia produzido da mesma maneira, mas ela teria ido de permeio com os Impérios Centrais, e não poderia, por um conjunto de motivos políticos e militares, realizar as suas aspirações.

Já em 1940, errou. Porque era fatal a queda da Alemanha — com Itália ou sem ela ao lado — posto que os dois países estavam chamados a sucumbir — conjunta ou separadamente — por esgotamento.

A Alemanha fez política judiciosa quando, em agôsto de 1939, assinou com a Rússia o tratado que a assegurava contra o perigo de ser tomada entre duas frentes, e lhe dava possibilidade de receber, via terrestre, parte das matérias primas que lhe eram negadas por via marítima. Depois, porém, o artifício da aliança levou à catastrófica decisão que não estivera nas cogitações de Hitler em agôsto de 1939.

Pode-se assim dizer que a arma decisiva de nossa vitória no conflito de 1914-18 foi a aliança com a Entente, e que, pelo contrário, a feita com a Alemanha foi a arma decisiva para o nosso desastre na Segunda Guerra Mundial.

Mais uma arma decisiva para a derrocada dos Ases teve importância determinante: *a pressa*, comum a todos os ditadores. Querem êles realizar no breve período da sua própria vida o ciclo histórico de que se julgam ser os artífices. Não podem esperar, violentam os acontecimentos, não se detêm a considerar obstáculos e dificuldades, não refletem sôbre as prováveis reações que o seu modo de agir pode provocar, não sabem calcular a relatividade entre os meios de que dispõem e os propósitos que os animam.

Ao contrário, as dinastias e os sistemas políticos podem e sabem esperar. Quer sejam liberais, quer sejam totalitários os sistemas, isso não faz diferença quanto a tal ponto de vista. Bem pensado o caso, nem Mussolini nem Hitler foram expoentes de dois sistemas, mas fundadores dos regimens por êles próprios imaginados, almejados e impostos com uma *ditadura pessoal*, fadada a perecer com êles; enquanto que os ditadores bolcheviques que se sucedem em Moscou são a expressão fatal de um *sistema* que vai além da duração das vidas dêles, e que como tal, é assaz provável que continue a não ter pressa, segundo já o tem demonstrado até agora. Trabalha — digamos assim — por uma *causa*, não por pessoal cupidez de afirmação de poder no campo internacional.

É por isto bem mais difícil achar a arma política decisiva para destruir o sistema de que êles são expoentes. Por enquanto, parece estarmos a barlavento, porque o seu sistema avança pela arena da propaganda de uma promessa de paraíso terrestre, no qual fàcilmente acredita a massa, nem esclarecida nem esclarecível, porque não se detém a verificar se tal paraíso existe ou não. Noutras palavras: é bem difícil para uma ideologia conservadora (nem mesmo que ela esteja em constante evolução) encontrar uma arma decisiva — de natureza não militar — capaz de deter a expansão de uma ideologia inovadora que conta com milhares de argumentos sedutores para, insidiosamente, firmar-se entre as massas humanas, e pôr em apêrto as classes dirigentes do Ocidente.

A arma técnica decisiva nesta luta de idéias é a radiodifusão, que torna mais imediato o contato entre os homens e facilita a missão de propaganda da imprensa.

Que outra coisa é para os dirigentes soviéticos a *guerra fria* senão um método de estratégia política, baseado em contínuas ciladas e surprêsas e na alternação de acrimônias e sorrisos, desenvolvido ao amparo da arma "mêdo de chegar ao conflito aberto, em virtude da combinação técnica missil-explosivo atômico". O futuro é que dirá se não será a guerra fria a arma decisiva que poderá permitr — salvo se surgirem eventos novos favoráveis ao mundo livre — o triunfo do imperialismo bolchevista, à sombra do pavor de desencadear uma guerra atômica, que seria decisiva para espalhar imensidade de ruinas, mas que não daria vitória proveitosa a nenhum país do orbe.

Se é verdade que o objetivo essencial de tôda luta armada é o de privar o inimigo da vontade de seguir combatendo, poderia resultar verdadeiro que a arma missilo-nuclear tivesse abafado, em todos, a vontade de *começar o combate*. É, entretanto, triste ter que pensar que se evita a guerra pelo mêdo de fazê-la; triste e motivo de preocupação, porque — como diz o velho anexim — *o mêdo é mau conselheiro*, e, como tal, arma espiritual negativa.

Armas decisivas no campo estratégico

Já falamos da posição geográfica e da escolha de alianças; porém, não estará de mais algum outro exemplo.

É bem sabida a importância das posições centrais. No jôgo de xadrez, permitem agir por raios tanto como por diâmetros. Foi assim que a posição central da peninsula italiana, no centro do Mediterrâneo, foi causadora da consolidação e grande duração do domínio de Roma, que pôde empreender as suas conquistas percorrendo distâncias mínimas em tôdas as direções. Para demonstração do motivo geográfico-estratégico do êxito imperial de Roma, basta considerar que os povos mediterrâneos que se lançaram à conquistas nunca conseguiram fazê-las, nem completas nem duradouras; devido isto a que, partindo de posições mais ou menos marginais, se esgotavam no esfôrço, antes de percorrer distâncias que eram para êles o dôbro das que Roma havia precisado superar. Tal acontece, em proporções e maneiras diversas, aos fenícios, aos persas, aos gregos, aos árabes e aos turcos.

No Mediterrâneo a posição mais importante é a Sicília, porque é a mais central, que permite, possuindo-a, dominar a passagem entre as duas bacias daquêle mar. Roma não triunfou até que conseguiu expulsar dali os cartagineses; os árabes se mantiveram no apogeu do seu poderio durante todo o tempo que puderam permanecer na Sicília; em épocas sucessivas, a ilha tem-se tornado motivo de contenda entre espanhóis e franceses; os inglêses, ao não poder apoderar-se dela, fixaram-se em Malta, pequena posição porém capaz de tornar-se uma grande base naval por sua conformação portuária e, em tempos recentes, também uma base aérea, mercê a sua planimetria.

Permita-se-nos lembrar que em 1924, ao ditarmos as nossas aulas de arte militar, terminavamos assim de tratar o problema militar italiano: "...a Sicilia é a posição fundamental de nosso sistema estratégico mediterrâneo... pelo que deve ser tornada inexpugnável... a história futura repetirá, com idênticas fatais exigências, as vicissitudes da guerra entre Roma e Cartago para o domínio do Mediterrâneo. *Perdida a Sicília, a guerra está perdida.* Não julgo exagero esta afirmação". Eramos, porém, naquele tempo, demasiado moços para termos autoridade.

Análoga à de Roma é a posição geográfica dos Estados Unidos, que se acham no centro do grande mediterrâneo mundial constituído pelo conjunto do Atlântico e o Pacífico. Êste privilégio topográfico forma a base de seu predomínio nos assuntos mundiais. Era assim de modo absoluto — isto é, como arma estratégica decisiva — enquanto a extensão dos dois mares punha os Estados Unidos a coberto de ataques fáceis; quando o raio de ação dos modernos meios de luta — navios e aeroplanos — constituia o elemento técnico sôbre o qual haviam de se basear as suas possibilidades político-econômicas na paz e operacionais na guerra. Porém com o aparecimento das aeronaves de bombardeio estratégico e, mais ainda, com a dos projéteis interconti-

nentais, o elemento *distância oceânica* não é mais uma arma decisiva do êxito na segurança mundial, mas deve ser integrado numa colossal organização defensiva.

Também a posição da Entente e dos Aliados durante cada uma das duas guerras mundiais era central, se bem que periférica, com respeito aos seus inimigos, porque os situava entre êstes a as suas fontes de aprovisionamento.

Em analoga situação geográfica acha-se hoje o bloco dos países comunistas ao enfrentar a Aliança Atlântica. Porém, as conseqüências econômicas e militares de semelhante analogia podem não ser necessàriamente as mesmas (isto é, o triunfo final do cercante sôbre o cercado), por duas razões fundamentais: a enorme extensão e a vastidão dos recursos do bloco comunista; e a existência de um novo gênero de fronteiras nas quais precisa já e precisará no futuro, sustentar a luta; fronteiras, estas, que podem ser denominadas de espirituais, e que, diferentemente das políticas, não podem ser traçadas sôbre a carta geográfica. Deve-se isto a que nos dois agrupamentos de nações que se enfrentam existem — em qual mais em qual menos; ostensivas cá, ocultas lá — grupos que perseguem finalidades ideológicas opostas às dos governos ou dos regimens dos países onde êsses grupos se acham. E estas fronteiras espirituais teriam, no caso de uma hostilidade armada, uma função importantíssima e talvez resolutória. São, em último extremo, as fronteiras da guerra civil, pavorosamente inserta na guerra exterior. E na crescente difusão e na intrincada amplificação de tais fronteiras, trabalha, como quem cria uma nova arma decisiva subsidiária, a Rússia Soviética.

Chegamos aqui aos confins entre a política, a sociologia aplicada, a estratégia e a psicologia. Porém, os fatores da convivência humana são tão interdependentes e, ainda mais, tão fundidos em um bloco único, que se faz impossível raciocinar por compartimentos estanques.

Continuando a argumentar a cavalo de tais fronteiras, podemos observar que em um futuro destruidor conflito armado — que estaria caracterizado por uma sorte de corrida a quem conseguir primeiro anular o potencial bélico do adversário por meio de telearmas intercontinentais — entraria em função, como arma decisiva o animoso espírito de resistência do povo, de acôrdo com o princípio de que a arma verdadeiramente decisiva foi, é e será sempre, sobretudo, o homem.

É isto que têm esquecido aquêles que, ao aparecer os mísseis e foguetes de raio estratégico (substitutos dos aeroplanos estratégicos pilotados), não trepidaram em defini-los como a arma decisiva.

Armas decisivas no campo tático

São estas armas as menos decisivas para conseguir a vitória, porque se, como é notório, a batalha é um dos fatôres concorrentes ao

êxito final, triunfar nas batalhas não importa necessàriamente em ganhar a guerra. Exemplos típicos, alguns dos quais já mencionados, são a cadeia de triunfos táticos de Napoleão e de Hitler, dos generais sulistas na Guerra de Secessão, todos seguidos da derrocada estratégica, ou seja, militar, política, e econômica, conjuntamente.

Outros fatôres que conduzem ao êxito final são os de que já temos tratado mais ou menos amplamente como sejam: posição geográfica favorável, características do terreno, qualidade do armamento, genialidade dos métodos em paridade de armamento, riqueza e capacidade de produção, têmpera moral do povo, etc. etc..

Poderia, pois, dizer-se que triunfa aquêle que possui *predomínio* em certo número de fatôres em grau suficiente para dar a vitória.

Voltando às armas táticas, podemos classificá-las em duas categorias: — decisivas porque *produzem a surprêsa*, mantendo-se como tais até o adversário descobrir e remédio; — *julgadas* decisivas "a priori", com fundamento nas suas características.

Um dos exemplos mais antigos de arma decisiva da primeira espécie é a constituída pelo *corvo* inventado por Caio Duilio para vencer no mar os cartaginesses. Foi decisiva, porque êles sucumbiram antes de ter podido inventar o anti-corvo ou de ter aprendido a combater da nova maneira imposta pelo corvo.

Outra arma que, em tempos afastados, obtivera êxito foram os *espelhos ustorios* de Arquimedes, o fogo grego, os brulotes, certo tipo de armas balísticas de lançamento mecânico ou explosivo, etc..

Voltando, sem mais, aos tempos modernos, é forçoso reconhecer que as previsões nunca foram confirmadas pela realidade, salvo em circunstâncias restritas de tempo e espaço, com exeção das bombas atômicas usadas contra Nagashaki e Hiroshima, de cujo exato valor já tentamos dar interpretação.

Igualmente, a frota de torpedeiros criada por sugestão do Almirante Aube, fundador da "Jeune École", que se entusiasmara com o torpedo, não teve sorte.

A mais extraordinária inversão do valor de decisão de uma arma apresenta-se, porém, na metralhadora. Imaginada para dar uma prevista segurança de êxito ao atacante, revela-se sùbitamente como decisiva para defesa do atacado e acaba por transformar "ipso facto" a guerra de movimento em guerra de posição. A crise de capacidade de choque dinâmico foi superada pelo tanque armado, apoiado pela aviação de assalto, ou, de modo mais geral, pela aviação nas suas múltiplas formas de apoio tático, direto ou indireto.

Apropósito do tanque, escrevíamos em 1930 (1) "A máquina poderá, presumìvelmente, movimentar-se no terreno mais fàcilmente que o homem, ao enfrentar as reações de defesa. Aos milhares de infantes desamparados e lentos se substitui por formações encouraçadas e rápidas; ao indivíduo frágil e pouco autônomo, que para sobreviver e

---

"A guerra nos mares e a guerra total", do autor. — Ed. Schioppo. Turim.

combater precisa de colossal organização de retaguarda, substituem meios fortes e de grande autonomia, manobrando através de grandes espaços, depois de partir de poucas bases de abastecimento, tal e qual acontece com os navios e os aeroplanos".

"Em terra, a guerra dinâmica não poderá ser feita até o elemento combatente fussionarse com o elemento de reconhecimento. É necessário que o soldado do futuro possa dizer como seu antecessor do século passado: *omnia mea mecum porto*. O problema só pode ser resolvido com a máquina que transporta com êle próprio suas armas, escudos, homens, víveres, munições a serem consumidas durante muito tempo, como um navio. A unidade do exército deverá ser distribuída em dois grandes grupamentos: o mecanizado (ação ofensiva) para a conquista do território e o motorizado (ação defensiva) para a ocupação do território prèviamente conquistado. Essa será a parte primeira da luta, forçosamente demorada, na qual poderá movimentar-se e da qual sairá triunfante aquêle dos dois contendores que possuir recursos suficientes para manter a eficiência de suas fôrças mecanizadas à altura das exigências operativas, apesar das perdas". E assim parece ter acontecido no decorrer do último conflito.

Outra arma criadora de ilusões de decisiva foram os gases asfixiantes. Passada a primeira impressão de surprêsa, a defesa foi relativamente rápida e fácil. Na Segunda Guerra Mundial não foram empregados, segundo prevíamos em 1938; não baseando-nos sôbre hipotéticos sentimentos humanitários (demasiado inexistentes, como os fatos comprovam), e sim na comprovação de sua pequena eficiência. Realmente — dizíamos — com os gases elimina-se sòmente um certo número de vidas humanas (poucas, se existir prévia e adequada proteção individual e coletiva), enquanto que com as armas explosivas se destroem conjuntamente homens e estabelecimentos militares, industriais, produzindo danos bem mais irreparáveis. Os gases não serão, pois, empregados — concluíamos — pelo seu baixo rendimento. Razoamento, êste, que não pode ser aplicado às armas atômicas. Existem, porém, algumas pessoas que insistem em que os gases asfixiantes não foram usados pelo bom coração dos responsáveis pela conduta da guerra, na que, por um análogo bom coração, evitar-se-á no futuro o utilizamento dos explosivos nucleares! Se nunca forem empregados será por temor à represália!

Não falemos sôbre a ilusão da guerra feita com submarinos, contra o tráfego marítimo, que eufòricamente inspirou os alemães em ambas as guerras mundiais.

Nem vale a pena insistir no análogo estado de euforia inspirado aos franceses pela linha Maginot. Pretenderia, esta última, ser a arma decisiva para a tranqüilidade da França quanto a futuras invasões. No entanto, existiam alguns judiciosos. De Gaulle não pôde ter em seu país aquela satisfação que experimentou no próprio Guderian; satisfação que no campo profissional seria igual a aquela, se bem que mais importante, de ver a França preparada para uma guerra que

não mais seria de posições, vitoriosa ou, pelo menos, não eliminada em algumas semanas.

Coloquemos aqui um ponto final, lembrando antes o radar, arma decisiva por permitir o combate noturno, especialmente no mar e no ar. Acreditamos ter, com estas breves notas, suscitado algum interêsse, sugerido idéias num dilatado campo de estudo, no qual apenas nos debruçamos sôbre alguns aspectos do problema.

Tradução de Pedro de Miranda

Segunda Viagem do Comandante Cook à volta do mundo

(1772 - 1775)

Contada por êle próprio

Paris — 1880

Tradução de F. A. Machado da Silva

(*Continuação*)

CAPÍTULO VI

Travessia da ilha Amsterdam ao estreito da Rainha Carlota. — Entrevista com os insulares. — Separação dos dois navios. — Estacionamento no estreito da Rainha Carlota. — Detalhes sôbre seus habitantes antropófagos. — Incidentes. — Partida do estreito. — Tentativa para reunirmos ao "Aventure". — Partida da Nova Zelândia. — Derrota do navio à procura de um continente. — Obstáculos causados pelos gelos. — Regresso. — Plano de exploração ao qual me detenho.

No momento em que iamos aparelhar, tivemos a visita de uma piroga guarnecida por quatro homens que tinham um tambor sôbre o qual um dos insulares batia continuamente, sem dúvida com o designio de nos encantar com essa música. Comprei êste tambor por uma peça de fazenda e um prego; e aproveitei esta ocasião para enviar a meu amigo Attago fromento, ervilhas e favas, que eu tinha esquecido de remeter com outras sementes de que lhe havia feito presente. Logo que despedimos esta piroga, rumamos ao sul. Minha intenção era de renovar, no estreito da Rainha Carlota, nossa provisão de água e de madeira, governando para a Nova Zelândia, para tentar depois novas descobertas ao sul e a leste.

A 10 deixamos as ilhas do trópico e rumamos mais uma vez para a Nova Zelândia. Tendo decorrido quatro mêses depois de nossa partida desta ilha, neste intervalo, atravessámos o mar do sul por latitudes médias, no meio do inverno; explorámos um espaço de mais de 40° de longitude entre os trópicos e descansámos as equipagens no

Taiti, nas ilhas da Sociedade e ilhas dos Amigos, durante trinta e um dias. A estação de continuar nossas descobertas nas altas latitudes meridionais avançava, e os rochedos selvagens da Nova Zelândia deviam nos prestar uma segunda vez seu asilo.

Logo que deixamos a zona tórrida, bandos de pássaros do mar seguiram os navios e voltejaram em tôrno de nós. A 12, vimos um albatroz. Êstes pássaros, que nunca ousam passar o trópico, vão e vêm daí até o círculo polar. Na noite de 16, várias medusas passaram perto do navio; nós as reconhecemos por seu clarão fosforescente. Estavam tão luminosas que o fundo do mar parecia ter estrêlas mais brilhantes que as do firmamento.

A 21, avistamos a Nova Zelândia. Descobrimos as grutas e as fortalezas dos naturais, semelhantes a ninhos de águia colocados no cimo dos rochedos. Desde que tivemos ligação com a *Aventure*, fizemos proa ao cabo Kidnappers, que dobramos às cinco horas da manhã, e continuámos a costear a margem até nove horas.

A primeira piroga que nos abordou só tinha a bordo pescadores que nos venderam peixe por peças de fazenda e pregos. A segunda estava guarnecida por dois nativos que, suas vestimentas e seus modos, me fizeram tomar por chefes. Os convidamos para subirem no navio, mostrando-lhes pregos e outros artigos. Êles procuram os pregos com tal empenho, que mostra bastante que não se lhes pode oferecer nada de mais precioso. Dei ao, dêstes dois homens, que me pareceu o mais influente porcos, galinhas, sementes e raízes. Julgo que êle não acreditava a princípio que eu os quizesse dar, porque fêz pouco caso até. Assaz singular é que um semelhante presente não o lançou no mesmo arrebatamento que um grande prego que lhe ofereci. Entretanto notei que se afastando, contemplava com prazer as galinhas e os porcos que êle acabava de receber. Colocou-os uns ao lado dos outros; e vigiava para que não os carregassem. Prometeu-me de não matar nenhum; e se mantiver sua palavra e tiver algum cuidado, tôda a ilha poderá em breve ficar povoada por êles, porque lhe dei duas porcas, dois varrões, quatro galinhas e dois galos.

Êstes insulares não tinham esquecido o *Endeavour;* conheciam os efeitos terríveis das peças de artilharia e diziam ter mêdo delas. Um dêstes dois nativos era de grande estatura e meia-idade; estava vestido com um pano de linho da Nova Zelândia disposto de uma maneira que víamos pela primeira vez; seus cabelos, arranjados segundo a última moda do país, eram amarrados em cima da cabeça, oleados e guarnecidos de plumas brancas. Trazia em cada orelha um pedaço de pele de albatroz coberto ainda de sua penugem branca, e seu rosto estava tatuado de linhas curvas e espirais.

Nosso insular de Bolabola, Oedidée, que não compreendia a princípio a língua dos zelandeses tão bem quanto Tupia, sabendo por nós que êste povo não tem noz de côco nem inhames, foi procurar para os oferecer ao chefe; mas quando lhe dissemos que o clima não era

favorável à cultura das palmeiras, só o presenteou com os inhames e lhe fêz sentir ao mesmo tempo, numa arenga que êle improvisou, todo o valor dos porcos, das galinhas, e das sementes que êle recebia de nós. Os zelandeses nos ofereceram em retribuição seu machado de batalha, todo novo. Antes de partir, êstes dois indígenas nos deram o espetáculo de uma *herva* ou dança guerreira; batiam com o pé, brandiam suas maças e suas lanças, e faziam caretas assustadoras, punham a língua para fora e berravam de um modo espantoso.

Forçamos de velas. À tarde o vento refrescou consideràvelmente e soprou rajadas muito violentas. Numa destas rajadas perdemos nosso pequeno mastro de joanete. A 24, fomos assaltados por um vento ainda mais impetuoso. As vagas se elevavam muito alto e prolongavam-se a uma grande distância, a violência das rajadas as dispersava em vapores que enevoavam tôdas as partes da superfície do mar; e como o sol brilhava num céu sem nuvens, a espuma branca ofuscava a vista. Estávamos à matroca à mercê das ondas; embarcávamos freqüentemente grandes vagas que lavavam nosso convés com uma velocidade prodigiosa, tudo destruindo por onde passavam. Num dêstes grandes vagalhões, a caixa de armas colocada no castelo de pôpa foi arrancada, jogada de pernas para o ar; e se não fôsse a grade da amurada teria caído ao mar.

O aspecto do oceano era então soberbo e terrível: ora no cimo de gigantesca vaga, contemplávamos uma vasta extensão sulcada por um número infinito de canais profundos; ora a vaga se quebrava sùbitamente sôbre nós e nos mergulhava num vale profundo, enquanto uma nova montanha se elevava a nosso lado e, com sua cabeça espumante, ameaçava nos engolir. A noite trouxe novos horrores; a água invadiu os leitos em todos os postos, e, aliás, o rugido medonho das vagas, o estálido das cavernas só eram igualados aos gritos dos marinheiros, que chegavam a dominar o barulho do vento e do mar em furor. Acostumados aos perigos, a imagem da morte não detinha suas blasfêmias; nada há de comparável à horrível energia de suas imprecações.

À meia noite o vento diminuiu, e conseguimos governar para terra, de que a tempestade nos havia afastado. Mas a *Aventure* estava atrás e não a víamos. Fomos a sua procura até o dia 3 de novembro; pensando então que ela havia entrado no estreito, resolvemos ir fundear na *Enseada do Navio*, onde havíamos estado a última vez e donde partimos a 7 de junho, cêrca de cinco mêses antes.

Nosso primeiro trabalho, depois de ter feito a amarração, foi de desenvergar todo o pano; não havia uma só vela que não necessitasse reparações. Nosso velame e nosso massame haviam extremamente sofrido.

Logo que fundeamos, tivemos a visita dos habitantes, dentre os quais reconheci muitos que tinha visto em 1770. Chamamos pelos seus nomes, o que lhes causou grande alegria. Sem dúvida julgaram

que nos interessávamos por êles, visto trazermo-los em nosso pensamento. O tempo estava belo e o ar quente para a estação; mas êstes nativos estavam todos cobertos dêstes mantos trapentos de que se investem durante o inverno.

Fomos a terra de manhã e, à tarde, abrimos uma passagem através de um labirinto de cipós entrelaçados de uma árvore a outra. Oedidée, que estava conosco, vagou por seu lado no meio destas florestas densas, e ficou muito surprêso de encontrar um grande número de pássaros cujo canto era agradável e a plumagem muito bonita. Matamos diversos e Oedidée, que na sua vida nunca tinha manejado uma arma de fogo, matou um do primeiro tiro. Os sentidos dos povos que não são muito civilizados são infinitamente melhores que os nossos. Ficamos sobretudo bem convencidos desta verdade no Taití onde os naturais nos mostraram muitas vêzes pequenos pássaros na espessura das árvores ou patos entre os caniços; e cada um de nós não podia percebê-los.

A 5 ordenei que se abrissem os tonéis que continham a maior parte de nosso pão, e tivemos a tristeza de achar muitos estragados. Para atenuar êste acidente tanto quanto dependia de nós, todos os tonéis foram abertos; e a medida que se tirava êste ou aquêle biscoito, a padeiro punha no forno o que estava estragado, a fim de fazê-lo recuperar o seu estado.

Vimos entre os habitantes a mais jovem das leitoas que o comandante Furneaux tinha deixado na enseada dos canibais por ocasião de nossa última estadia. Fomos examinar as plantações, e como os insulares haviam abandonado aos cuidados da natureza as sementes que de nós receberam, as encontramos florescentes, com exepção das batatas, que, na maior parte tinham sido desenterradas. O inverno é muito doce nesta parte da Nova Zelândia, pois que não gela bastante forte para fazer perecer as plantas que morrem entre nós.

A 6 de novembro fui a enseada que habitam os insulares para lançar a rêde de arrasto. Não fomos mais felizes em nossa pesca do que da primeira vez; mas compramos dos naturais uma boa quantidade de peixe. Fazendo esta compra, notei que os nativos tinham muita inclinação para remexer meus bolsos, e que tiravam com uma mão o peixe que acabavam de nos dar com a outra. Um de seus chefes empreendeu pôr um têrmo a êste escândalo, e com olhos em que se pintava a cólera, fêz gesto de querer afastar a multidão. Louvei sua conduta, e ao mesmo tempo observei-o tão bem, que o surpreendi tirando meu lenço do bolso. Deixei que êle o puzesse em seu seio sem mostrar que tinha visto, depois disse que o havia perdido. Êle fingiu ignorar o roubo, e quando mostrei-lhe o lenço, êle mo restituiu rindo e brincando e representando tão bem a inocência e a surprêsa que me foi impossível zangar-me com êle; de sorte que ficamos amigos, e que êle acompanhou-me a bordo para jantar.

A 15, desembarcamos na baía de Leste, subimos as montanhas que dominam a parte oriental do estreito para ver se descobríamos a *Aventure*. Fizemos em pura perda uma caminhada fatigante, porque, chegados ao alto, o horizonte achou-se de tal modo nublado a leste, que a visibilidade não ia a mais de duas milhas. Comecei então a desesperar de rever o navio do comandante Furneaux, e não podia conceber o que teria acontecido. Até então pensei que êle tivesse ganho algum pôrto do estreito; mas não era possível que êle ficasse doze dias em nossa vizinhança sem que se o visse ou ouvissem seus sinais.

Os naturais nos venderam rêdes que experimentamos à tarde, e com as quais apanhamos bastante peixe. Eram feitas de folhas fendidas, secas e batidas, dêste *Phormium tenax* de que tantas vêzes tem sido falado. Nenhuma planta promete por sua transplantação tantas vantagens à Europa. O fio e o filamento que os neo-zelandeses tiram dela com seus instrumentos grosseiros são muito fortes, doces, luzídios e brancos; e os que foram preparados na Inglaterra, depois de nossa volta, têm um lustro, quase igual ao da sêda. Esta planta cresce em qualquer solo; pode-se cortá-la até a raiz anualmente, e ela quase não exige nenhum cuidado de cultura.

Regressando ao navio, encontramos sete ou oito pirogas que chegavam do norte. Otras vieram a bordo com uma grande quantidade de vestimentas e armas de tôda espécie que nos venderam. Nesta segunda estadia nunca os havíamos visto tão bem ornados. Seus cabelos estavam atados no alto da cabeça, e suas faces pintadas de vermelho. Não duvidamos mais, então, que êles fôssem combater, porque ornam-se nesta ocasião o melhor que podem. Temo bem que nossa presença não tenha animado infelizes disputas entre as tribus. Os oficiais de nossa equipagem, não contentes de comprar machados de pedra, os *patou-patous*, os machados de combate, fazendas, pedras verdes, anzóis etc., que nos traziam, pedindo constantemente outros, e mostravam aos insulares as peças de tecidos tão preciosas para êles, que certamente elas excitavam seus desejos. É muito provável que, desde que estas fantasias se apoderem do espírito dos zelandeses, êles pensem que o melhor e o mais fácil meio de os satisfazer é despojar seus vizinhos destas riquezas procuradas pelos estrangeiros. A grande quantidade de armas, de ornamentos e de tecidos que êles apresentaram então, parece provar que êles vinham de empregar êste infame meio de nos satisfazer.

Além disso, alguns oficiais que os visitaram em suas casas encontraram ossos humanos. A 23, encontraram na praia a cabeça e as entranhas de um moço morto há pouco, e o coração enfiado em um pau rachado arvorado na proa de uma das suas grandes pirogas. Um dos oficiais comprou esta cabeça, que êle trouxe para bordo, onde um pedaço da carne foi assada e comida por um indígena em presença de todos os oficiais e maior parte da equipagem. Estava em terra e fui

informado desta circunstância ao regressar a bordo. Encontrei uma multidão de insulares e a cabeça mutilada, cujos restos denunciavam ser os de um jovem de menos de vinte anos. Êste espetáculo e os detalhes da horrorosa cena que acabava de se passar encheram-me de horror e indignação contra êstes canibais. Mas considerando que era um mal sem remédio, a curiosidade suplantou a cólera e, querendo ser testemunha de fato de que tanta gente duvidava, ordenei que se fizesse assar um pedaço desta carne e que o trouxessem para o tombadilho à ré. Esta iguaria detestável, antes de ser oferecida, um dos antropófagos comeu-a com uma avidez surpreendente.

A êste odioso espetáculo, alguns da equipagem sentiram-se mal. Oedidée, que havia voltado comigo para bordo, foi de tal modo afetado, que ficou imóvel de estupefação. Sua agitação pintou-se em todos os seus traços de modo impossível de descrever. Voltando dêste estado, caiu em pranto e fêz enérgicas censuras aos indígenas, tratando-os como homens desprezíveis e dizendo que não eram nem nunca seriam seus amigos. Não suportou mesmo que êles o tocassem. Teve a mesma linguagem em relação ao que cortou o pedaço de carne e não quiz aceitar a faca que serviu nessa operação.

Que os habitantes da Nova Zelândia sejam antropófagos é um fato que não é possível duvidar-se. Citei em minha primeira viagem detalhes bastantes provantes dêste costume; mas soube que foram contestados por muitas pessoas que, sem dúvida, nunca refletiram sèriamente no estado natural do homem selvagem, ou mesmo do homem pouco civilizado. Os zelandeses não estão na primeira barbárie. Sua conduta para conosco era corajosa e honesta; mostravam empenho em nos servir em tôdas as ocasiões. Praticam artes que supõem muito raciocínio, e uma paciência infatigável; e têm em geral menos propensão ao roubo que os outros insulares do oceano Pacífico.

O costume de comer seus inimigos mortos em combate (porque estou persuadido que êles não comem outros) existe individualmente entre êles desde tôda a antiguidade; e todos sabem que não é fácil fazer uma nação renunciar a seus antigos usos, por mais atrozes e selvagens que possam ser, especialmente se esta nação não tem nenhuma relação com outros povos. Foi só pelas comunicações internacionais que a maior parte do gênero humano civilizou-se; e os habitantes da Nova Zelândia são privados desta vantagem por sua posição isolada. A freqüência dos estrangeiros amenizaria seus costumes e poliria seus espíritos ferozes. Têm agora pequena idéia desta primeira máxima da lei natural: *Trate os outros como deseja ser tratado;* êles os tratam como esperam ser assim tratados. Se tenho boa memória, um dos argumentos que repetiam as mais das vêzes quando Tupia lhes dirigia amargas censuras acêrca dêste horrível costume, era êste: "Não é censurável matar e comer um homem que nos faria outro tanto; porque — acrescentava — que mal pode haver em comer os inimigos que matamos numa batalha? Nossos inimigos não fariam o

mesmo de nós? "Eu os ví prestar uma extrema atenção aos discursos de Tupia; mas nunca notei que ficassem satisfeitos com suas razões, nem que tôda sua retórica persuadisse um só dentre êles da injustiça dêste uso. Quando Oedidée e alguns dos nossos mostraram-se horrorizados êles riam-se de sua simplicidade.

Entre os diversos motivos alegados para justificar a origem dêste hediondo costume, citou-se a falta de nutrição animal; mas não sei se se pode deduzir esta razão das fotos e circunstâncias referidas pelos viajantes. Em todos lugares onde estive a pesca é tão abundante que os insulares apanham uma quantidade de peixe maior que seu consumo, pois podem ainda nos vender. Criam muitos cães e vê-se grande número de pássaros selvagens que êles sabem matar muito destramento. Não se pode, pois, alegar nem a fome nem a necessidade de um alimento especial como causa principal de sua antropofagia; mas, qualquer que seja o motivo, é evidente, incontestável, que êles têm muito gôsto pela carne humana. Como vimos com nossos próprios olhos zelandeses comer esta carne humana, devemos esperar que de agora em diante não se tenha mais dúvida sôbre isso. Em vez de negar fatos evidentes, seria preferível procurar descobri-lhes a causa.

As quatro horas da manhã de 24, desfizemos a amarração, com o desígnio de retomar o mar. Logo que deixamos a praia, os naturais aí se precipitaram no mesmo instante e vendo um monte de máus biscoitos que tínhamos jogado fora como estragados, precipitaram-se sôbre êles e comeram todos com avidez, embora nossos porcos não tivessem querido tocar nêles. Não foram certamente impelidos pela fome pois que tinham em abundância peixe fresco, de que diàriamente nos vendiam o suficiente para nosso consumo; foi antes porque seu gôsto era diferente do nosso, e porque êste pão tinha o mérito de ser novo para êles, que estão acostumados a se nutrir de peixe.

Antes de me fazer de vela escreví um bilhete onde marquei a data de nossa última chegada ao estreito, o dia de nossa partida, a derrota que me propunha fazer e algumas outras instruções que julguei necessárias ao comandante Fourneaux no caso em que viesse fundear aqui. Puz êste papel numa garrafa e enterrei-o ao pé de uma árvore, de modo a poder ser encontrada por êste oficial ou qualquer outro Europeu. Com tudo não pôde resolver-me a deixar a costa antes de fazer novas pesquisas; mas todos meus esforços foram inúteis. Felizmente, a desaparição da *Aventure* não desencourajou ninguém.

A 26, às oito horas da noite, tomei meu ponto de partida o cabo Palliser e governei ao sul. A 6 de dezembro estávamos nas antípodas de nossos amigos de Londres e, por conseqüência, na maior distância possível dêles. Cada um de nós deu em lembrança de sua pátria um tenro e legítimo suspiro. Diz-se vulgarmente na Inglaterra que: *sir Francis Drake passou sob o arco do meio da ponte de Londres;* mas é um êrro, porque sua derrota foi ao longo da costa da América.

No dia 10 ao meio dia, estávamos aos 54.° de latitude sul sem termos encontrado gelos, embora o ano precedente, na mesma época, os ti-

vessemos encontrado entre os 50 e 51 graus de latitude. Esta diferença provem talvez de uma mudança na direção do vento e das correntes.

A 13 caiu uma quantidade prodigiosa de neve, que cobria de tal modo a atmosfera, que não víamos a quinze passos de nós. Oedidee admirou muito êste fenômeno, absolutamente desconhecido em seu país. Estas *pedras brancas* que se derretiam em suas mãos eram milagrosas para êle; e embora se explicasse que o frio contribuia para a sua formação, creio que suas idéias a êste respeito não eram muito claras.

Os primeiros gelos passaram sem que êle os visse, porque os encontramos muito cedo na manhã; mas dois dias depois, a cêrca de 65° de latitude sul, êle foi tomado de espanto vendo um grande bloco, e quando êle descobriu, no dia seguinte, uma enorme planície de gêlo que nos impedia avançar para o sul, êle mostrou um grande prazer porque julgava que era uma terra. Se lhe disse que êle se enganava e que estava vendo apenas água endurecida; mas não pudemos persuadí-lo senão mostrando o gêlo que se havia formado nas calhas do convés. Êle nos afirmou, entretanto, que fosse como fosse queria dar o nome de *Terra branca* a fim de distinguir de todo o resto. Êle tinha reunido em Nova Zelândia um certo número de pequenos tentos de que êle fazia cuidadosamente um embrulho, o que lhe valia às vêzes de diário. A cada ilha que êle tinha visto e visitado desde sua partida das ilhas da Sociedade, êle tinha juntado um pequeno tento; de sorte que a sua coleção subia então a nove ou dez, de que êle lembrava muito bem os nomes, e a *Terra branca* era a última.

Êle perguntava muitas vêzes a quantos outros países nós escalaríamos antes de chegar na Inglaterra e, segundo alguns nomes que lhe disseram, formou um embrulho separado que êle estudava com tanto cuidado quanto o primeiro. O fastídio desta parte de nossa viagem tornava-o provàvelmente desejoso de conhecer o fim e, as provisões salgadas e o frio do clima contribuíam para o desgostar.

Saindo de um perigo entravamos em outro; o tempo era brumoso e várias grandes ilhas de gêlo embaraçavam nosso caminho. Estivemos a ponto de nos quebrar contra uma delas; se isso acontecesse, o navio e tôda a equipagem, sem nenhuma excepção teria perecido. Êstes obstáculos, juntos à pouca probabilidade de encontrar terra mais para o sul, e à impossibilidade de reconhecê-la por causa dos gelos, isso no caso de se descobrir alguma, dicidiram-me a fazer rumo ao norte. Quando mudamos o rumo, estavamos a 159° - 20 de longitude oeste, e a 66° de latitude sul.

Continuamos a caminhar para o norte. A 17, o tempo claro e o vento que tinha rondado para o noroeste inspiraram-me o desejo de governar ao sul, o que fiz até o dia 20, às sete horas da manhã. Então o vento passando ao nordeste e o céu cobrindo-se de nuvens, rumei ao sueste.

A 23, por 67°-20° de latitude e 137° de longitude, encontramos uma quantidade tão prodigiosa de gelos flutuantes, que cobriam o mar em

tôda a extensão do sul a leste; eram tão espêsos e tão unidos que obstruiam inteiramente nossa passagem. O frio era tão intenso, que nossas embarcações ficaram até às oito horas para fazer água doce. Nosso massame estava duro como corda de arco, as velas pereciam pranchas de madeira ou placas de metal. As manobras eram impraticáveis.

Numa situação tão desfavorável, era natural pensar voltar ao norte, pois não havia probabilidade de achar uma terra nestas paragens, e que me parecia ser impossível avançar mais para o sul. Teria feito mal em avançar mais para leste nesta latitude, não sòmente por causa do gêlo, como porque teria deixado ao norte, sem reconhecer, um espaço de mar se estendendo sôbre 24° de latitude onde poderia haver uma grande terra.

A 24, por 67° de latitude e 138°-15 de longitude, como seguissemos ao nordeste com bom vento de noroeste, vimo-nos rodeados de perto de cem ilhas de gêlo. Foi assim que passamos a noite de Natal. Felizmente não havia, a bem dizer, noite, e o tempo era claro; porque com a bruma dos dias precedentes, teria sido preciso um milagre para salvar o navio. Deu-se aos marinheiros uma dupla ração de pudim, e beberam a água-ardente de suas rações, que haviam poupado alguns meses antes para esta solenidade. O espetáculo de uma quantidade inumerável de ilhas de gêlo no meio das quais garravamos à mercê da corrente, com o risco de naufragar a cada instante contra uma dessas massas, não os impediu de se entregarem a seus divertimentos favoritos; e enquanto houve aguardente, festejaram Natal como bons cristãos. O longo hábito do mar lhes inspira desprêzo pelos perigos; a fadiga e a inclemência do céu endurecem seus músculos e seus nervos, os tornam insensíveis: pelo menos consolam-se embriagando-se.

Enquanto ficamos nas altas latitudes austrais, quase não tivemos noite e pudemos escrever a meia-noite, à luz do sol. Êste astro ficava tão pouco tempo abaixo do horizonte, que um crepúsculo muito luminoso não deixava de nos clarear. Êste fenômeno feriu de admiração a Oedidee que mal queria acreditar em seus sentidos. Fizemos vãos esforços para explicá-lo; êle nos assegurou que seus compatriotas o tratariam como mentiroso quando lhes falasse da chuva petrificada e do dia perpétuo.

Muitas pessoas foram atacadas de reumatismo, e obrigadas a guardar o leito. O escorbuto não se mostrava ainda sob um aspecto assustador; mas todos os que apresentavam ligeiros sintomas beberam duas vêzes por dia mosto de cerveja fresco, e abstinham-se tanto quanto possível das carnes salgadas. A languidez geral, a palidez do rôsto de quase todos, parecia nos ameaçar de conseqüências mais funestas. Eu mesmo estava muito magro e sem apetite. Êste estado tornava-se tanto mais insuportável à equipagem quanto não tinha esperanças de voltar para a Inglaterra êste ano e que ignorava o têrmo desta navegação. Houve um momento de desencorajamento; mas pouco a pouco os marinheiros se resignaram.

Passamos perto de cinco semanas nesta situação, e nossa viagem não poderia ser comparada a nenhuma outra pelas fadigas e males que a acompanharam. Os navegadores que percorreram o mar do Sul antes de nós ficavam sempre dentro do trópico, ou, quando muito, na zona temperada. Gozavam quase sempre um céu doce e sereno e navegavam à vista de terras que lhes forneciam alimentos frescos. Semelhantes campanhas são jogos de prazer ao lado das nossas. Os objetos novos e atraentes aliviam o espírito, alegram a conversação e reanimam o corpo; enquanto que os mesmos aspectos monótonos feriam constantemente nossos olhos. O gêlo, a bruma, as tempestades e a superfície agitada do mar, formavam uma cena lúgubre; enfim o clima era frio e comíamos alimentos detestáveis. Parecia que todo o nosso ser se desmembrava e tornávamo-nos indiferentes a tudo o que, em outros tempos, animava a vida. Tínhamos sacrificado nossa saúde, nossos sentimentos, nossos gozos, pela glória de navegar em paragens desconhecidas até então.

A 30 de janeiro de 1774, notamos que ao sul as terras acima do horizonte eram de um branco de neve muito brilhante. É o sinal comum de uma planície de gêlo. Pouco depois se a descobriu do cima dos mastros; e às oito horas estávamos perto de suas margens. Estendia-se à leste e a oeste, muito além do alcance de nossa vista, e a metade do horizonte era esclarecido pelos raios que ela refletia até a uma altura considerável. Contei distintamente sôbre a planície 97 colinas de gêlo, além das que estavam sôbre as bordas, e que pareciam uma cadeia de montanhas elevando-se umas sôbre as outras e perdendo-se nas nuvens. Nunca se viu, penso, bancos de gêlo semelhantes nos mares da Groenlândia; pelo menos eu nunca lí em parte alguma e não ouví falar. De sorte que não se deve estabelecer uma comparação entre os gelos do norte e os desta região.

Não direi que fôsse impossível ir mais ao sul; mas a tentativa seria perigosa e temerária; na minha posição, nenhum navegador teria pensado em fazê-lo. Na verdade, a minha opinião, como a da maior parte dos oficiais, era de que êste gêlo estendia-se até o polo, ou que talvez êle tocasse alguma terra à qual está fixo desde tempos imemoriais. Pensavamos também que ao sul dêste parelelo se formam todos os gelos que encontramos esparsos ao norte, que são depois destacados por golpes de vento ou por outras causas, e lançados ao norte pelas correntes, que nas latitudes elevadas vimos sempre seguir esta direção.

Como tinha a ambição de ir mais longe do que qualquer outro navegante para o sul e também até onde é permitido a um homem avançar, não me incomodou êste obstáculo. Não mais me restavam meios de caminhar uma polegada a mais para o sul; virei para o norte. Estavamos então aos 71°-10' de latitude sul, e 106°-54' de longitude oeste.

Tomei então a resolução de me dirigir para o norte e passar o inverno seguinte dentro do trópico, senão descobrisse terra antes de aí chegar. Estava bem persuadido que não existe continente neste mar, a menos que êle não esteja situado tão longe ao sul que os gelos o

tornem inacessível; e se o houvesse encontrado no oceano austral, seria necessário empregar todo o verão para reconhecê-lo. Por outro lado, não supondo terra no oceano Atlântico austral, podíamos chegar ao cabo da Boa-Esperança em abril e acabar assim a expedição, pelo menos relativamente a êste continente, primeiro objetivo de minha viagem. Mas deixando nesta época o mar Pacífico do sul, com um bom navio enviado expressamente para fazer descobertas e uma equipagem sadia, provisões e munições de tôda espécie, teria mostrado falta de constância e teriam podido me acusar de pouca ponderação, visto como eu teria parecido admitir que o mar Pacífico do sul tinha sido tão bem reconhecido que nada mais há a descobrir.

Eu não pensava assim; embora eu tivesse provado que só pode haver continente muito longe para o sul, ficava ainda lugar para muitas grandes ilhas nos lugares que não haviam sido inteiramente explorados. Várias das que outrora foram encontradas foram, aliás, imperfeitamente reconhecidas e suas posições mal determinadas. Acreditava além disso que uma campanha mais longa no meio dêste mar adiantaria os progressos da navegação, da geografia, talvez da história natural, etc..

Não me havendo ainda acontecido nada que me impedisse preencher estas visitas, propunha-me primeiro procurar a terra que se diz ter sido descoberto por Juan Fernández, há cêrca de um século, no 38° paralelo; senão a encontrasse, de procurar a ilha da Páscoa ou terra de Davis, de que se conhece tão pouco a posição que as tentativas feitas ùltimamente para encontrá-la não tiveram resultado. Projetava depois entrar na zona tropical e avançar para oeste, descansando nas ilhas que encontrasse, até nossa chegada ao Taití onde seria preciso parar para ter notícias da *Aventure*. Pensava também ir a oeste até a terra austral do Espírito Santo, descoberta por Quirós e que M. Bougainville chamou *as Grandes Ciladas*. Reconhecida esta terra, meu desígnio era de governar ao sul e de voltar a leste, entre o paralelo cinqüenta ou sessenta, me propondo, se fôsse possível chegar através do cabo Horn no mês de novembro seguinte, época na qual teríamos diante de nós a melhor parte do estio para reconhecer a parte austral do oceano Atlântico. Por maior que fôsse esta emprêsa, a execução parecia-me possível; e quando cumuniquei o plano aos oficiais, tive a satisfação de ver que êles aceitaram com prazer.

Um grande número do pessoal da equipagem estava sempre atacado de violento reumatismo que os privava do uso de seus membros, mas o sangue dos doentes estava tão frio que êles tinham pouca febre. Embora o uso da couve-fermentada (choucroute) tivesse impedido durante o frio o surto do escorbuto, êste alimento não era bastante nutritivo para que pudéssemos passar de biscoito e xarque. Mas o primeiro tendo apodrecido e o outro quase destruído pelo sal, êste alimento nao dava ao corpo nem sua fôrça nem sua resistência.

M. Forster, que havia sofrido dores extremas durante a maior parte de nossa campanha no sueste, teve dôres de dentes, fluxões, males de garganta e um malestar por todo o corpo até meados de fevereiro. Quando êle pôde enfim subir no convés, estava de uma magreza espantosa. O calor, que lhe foi salutar, tornou-se para mim funesto. O retôrno ao norte determinou em mim uma obstrução perigosa; a dor aumentou de tal modo que fui constrangido a guardar o leito e a recorrer a um purgante enérgico que, em vez de produzir o feito que se esperava, determinou vômitos muito violentos. Tive logo depois um soluço alarmante que durou mais de vinte e quatro horas, e me fêz perder a esperança de salvação. Empregaram-se todos os remédios, inùtilmente. Passei uma semana inteira no mais eminente perigo.

Os sintomas os mais perigosos de minha moléstia só se dissiparam depois de muitos cuidados; quando estive em convalescença, um cão pertencente a M. Forster, e que êle estimava muito, tornou-se a vítima de meu apetite caprichoso. Não havia nenhuma outra carne fresca a bordo, e, não podendo suportar nenhuma outra nutrição, tive desejos por esta carne, assim como da sôpa que dela fizeram. Esta iguaria, que teria tornado doente muitos Europeus, deu-me fôrça e adiantou minha cura.

(*Continua*)

REVISTA DE REVISTAS

SUMÁRIO: — *Apoio Naval móvel para a guerra geral* — *A prática de guerra fria no tabuleiro.*

APOIO NAVAL MÓVEL PARA A GUERRA GERAL

Captain Arthur F. Spring, U.S. Navy

Durante a segunda guerra mundial e empenhada na faina de distender o poder naval de nossa nação pelos oceanos Atlântico e Pacífico, o papel da marinha foi principalmente de ação ofensiva. A marinha foi, na realidade, a primeira linha da ofensiva nacional, bem como a primeira na defesa. O desenvolvimento que a Air Force deu ao bombardeiro estratégico de longo alcance após a guerra, completado pelo avião-tanque empregando a técnica de abastecimento direto de combustível durante o vôo, aparelhou ainda mais a nação com recursos novos para poder lançar sua fôrça de choque pelos mares além. O poder aéreo estratégico parece ter agora conquistado uma posição proeminente entre as fôrças que constituem o nosso poder militar. A marinha, porém, dominando os mares que nos cercam e os que envolvem nossos inimigos prováveis, ainda é o poderoso elemento de valor ofensivo sôbre o qual repousa nossa segurança nacional. O poder marítimo, com o elemento componente da arma aérea, não só nos supre de fôrça de represália mas também reune em si o fatôr defensivo que lhe assegurará a possibilidade das guerras futuras serem travadas em solo inimigo.

Durante a presente guerra, não tão fria, nossas esquadras de combate continuam sendo destendidas estratègicamente pelos mares no desempenho do papel tradicional de embargante nos casos em que seja precisa a preservação da paz mundial. Pela própria razão de ser de sua existência e estado de prontidão, nossas fôrças navais de superfície, submarinas e aéreas pesam bastante no espírito dos planejadores de guerra do inimigo, e exercem grande influência sôbre as decisões políticas que ditam as ações militares.

Se sobrevier a guerra, nossas fôrças navais fornecerão um recurso altamente amoldável e econômico para lançarmos nossas armas mais violentas sôbre o território pátrio do inimigo. Elas são as menos vulneráveis de tôdas as nossas defesas. Muitissimo dispersas pelos ma-

res, acima e por debaixo deles, nossas unidade de combate naval estão relativamente imunes a essa espécie de ataque atômico intercontinental pelos ares, que constitui agora a principal ameaça contra a segurança do mundo ocidental.

Já demos um passo no sentido da era atômica na marinha, mas os super-porta-aviões, os navios para lançarem projetis dirigidos, e alguns submarinos atômicos não bastam. Êles precisam ser acompanhados por muitos navios da classe dos navios modernos de logística, protegidos pela aviação espalhada em bases avançadas, situadas em pontos estratégicos. Os elementos com que as nossas fôrças de tarefa contam para o apoio logístico necessitam de uma mobilidade igual à das próprias fôrças-tarefas.

Nossas fôrças navais estão preparadas para o ataque no dia-D, mas a perda de algum dos nossos depósitos de óleo combustível e munição situados no litoral, e centros de reparo, bem poderão causar a parada das nossas operações de ofensiva naval, logo depois dos assaltos iniciais. Nossa metrópole e nossas bases avançadas, que são suficientes para proporcionar apoio à esquadra, serão assim também um alvo muito proveitoso para as armas atômicas e de hidrogênio. É então necessário que preparemos nossas fôrças de choque para que elas se tornem auto-suficientes num grau máximo, isto é, que dependam o mínimo possível das instalações em terra.

As velozes fôrças-tarefas da marinha, sendo protegidas pelas adequadas unidades de apoio logístico móvel, podem efetuar uma represália imediata ao longo do vasto perímetro do Bloco Soviético, e atacar o interior em profundidade que encerrem a maior parte da capacidade de produção do mundo comunista. Não se trata aqui de uma represália levada a efeito por meio de um único tiro, mas sim de uma espécie de operação sustentada dia e noite, e que deve ser mantida pelas nossas fôrças-tarefas durante uns noventa dias sem que elas tenham de regressar às bases nacionais, se é que elas ainda existam ao cabo de um tal tempo.

O apoio logístico móvel da esquadra, acrescido, conforme é preciso, da quantidade mínima dos estabelecimentos do litoral, deve constituir agora um princípio universalmente aceito pela marinha. A ameaça da guerra atômica no território continental dos Estados Unidos torna obrigatório que a marinha norte-americana, e seus elementos de apoio mais vitais, sejam suficientemente móveis para se fazerem ao mar e nele permanecerem durante longo tempo, enquanto despejarem todo o poder de desforra sôbre os nossos inimigos.

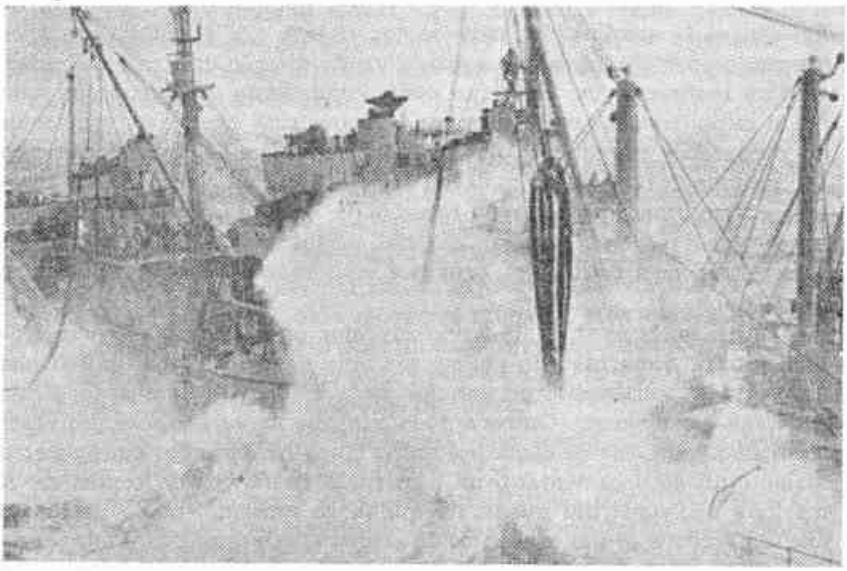
Os esforços feitos para que os elementos de combate da esquadra dependam cada vez menos das bases do litoral vêm sendo mantidos permanentemente, conforme testemunha a história naval. O preparo e construção das modernas unidades de apoio logístico móvel, porém, têm ficado muito aquém do aperfeiçoamento técnico e dos melhoramentos alcançados pelas armas e unidades de combate.

Embora procuremos romper a forte barreira e remover outros obstáculos técnicos, ainda parece que não demos bastante atenção às limitações logísticas que determinam a praticabilidade da estratégia, da tática, e do sistema de armamento. As grandes velocidades das unidades de superfície do combate naval foram obtidas à custa do aumento de consumo do combustível, não obstante os progressos enormes feitos pelo traçado de máquinas e por várias outras especialidades. Os aparelhos da aviação naval, mais velozes e possuindo armamento muito pesado, exigem mais do que nunca maior quantidade de gasolina de aviação e de combustível para motor a jato. A artilharia de após guerra, o aperfeiçoamento dos aparelhos de direção de tiro e de radar, embora realizando um crescente poder combatente de fogo, trouxeram em si cifras tremendas de consumo. Nas esferas menos convencionais do preparo do armamento naval, como sejam as do aperfeiçoamento dos projetis dirigidos e do material relacionado com o disparo dos mesmos e com seus aparelhos de direção, já encontramos um acréscimo apreciável de fatôres ligados aos tão vastos problemas relacionados com o suprimento, trabalho, reparo e conservação do material técnico da marinha.

Quase todos os tipos de navio supridor de apoio logístico em trabalhos para a marinha de guerra são hoje navios do tipo da marinha mercante, especialmente preparados para a faina de trasbôrdo direto da carga em viagem. Outrora, tôda vez que as verbas escassas eram creditadas para fins de construção naval, não hesitávamos em aplicar o maior quinhão orçamentário na construção de navios de combate. A marinha não construiu nunca, da quilha ao tope, um navio destinado exclusivamente ao fim específico de reabastecer no mar as unidades da esquadra. Quando acontece à marinha ter que fazer o abastecimento logístico dos navios, nossa política tem sido a "de fazermos o que pudermos e com o que temos", mas o que fizemos na segunda guerra mundial não poderá ser praticado na era atômica.

Não pretendemos depreciar as realizações louváveis praticadas por nossas guarnições que, em seus navios, estiveram ocupadas na faina de reabastecer no mar os porta-aviões das nossas fôrças de choque na segunda guerra mundial e, mais recentemente, ao largo da costa da Coréia. Precisamos, contudo, não deixar de mencionar que aquelas operações foram conduzidas em condições muitíssimo diferentes das que nossas unidades logísticas terão provàvelmente que encontrar numa grande guerra que ocorra em futuro próximo. O armamento moderno e a estratégia planejada para o emprêgo do mesmo acarretam dificuldades futuras e riscos de aplicação que até agora não foram experimentados. As unidades de reabastecimento da nossa fôrça-tarefa, ressalvando os porta-aviões, são talvez os alvos flutuantes mais cobiçados e vulneráveis. Nossa flotilha de navios-cisternas compõe-se de navios mercantes cujo traçado foi transformado, para que os mesmos sejam aplicados especificamente na faina de abastecimento no mar, e de descarga quando estiverem atracados ao cais. Os aparelhos de na-

vio improvisados para a faina de trasbôrdo no mar são estorvantes. As bombas empregadas para a transferência do combustível são completamente inadequadas. A configuração da borda e as obras vivas não se prestam para a faina, e o sistema de aparelhos de distribuição do combustível pelos tanques é de manuseio difícil. À luz do aperfeiçoamento do novo armamento e do melhor traçado do submarino, precisamos considerar que a nossa flotilha atual de navios-cisternas



Um pôsto móvel de abastecimento de combustível acossado por mau tempo — **O reabastecimento em mar-alto é, na melhor das hipóteses, uma faina arriscada, e muito principalmente porque os navios-tanques da esquadra são navios mercantes transformados em navios-cisternas, destinados expressamente ao reabastecimento no mar e serviço de descarga no cais.**

é inadequada para o reabastecimento de uma fôrça tarefa de porta-aviões. Diante da ameaça da guerra total, não nos satisfaz confiar numa fôrça de navios petroleiros que mal chega para empenhar-se na guerra limitada.

A esquadrilha de navios de reabastecimento de munição é constituída de navios ronceiros, mercantes transformados e que eram preparados para receber e descarregar a carga a granel nas docas. Os navios para carga geral, para material de aviação e os frigoríficos são também de adaptação imperfeita de vários cascos de navios mercantes. É de um tal aglomerado heterogênio de material impróprio que a nossa marinha da era atômica depende agora para manter a aplicação continuada de sua capacidade de represálias. A tão propalada mobilidade, maneabilidade e qualidade de resistência do poder aéreo do por-

ta-aviões pode vir a ser uma quimera, caso não sejam fornecidos melhores navios para o apoio logístico.

Os aparelhos supersônicos para a aviação e os submarinos de grande velocidade impõem que tenhamos unidades logísticas bastante rápidas, para que naveguemos em águas perigosas, quando entrarmos ou sairmos das bases. Êsses navios devem mais estar em condições de permitir que se faça ràpidamente o abastecimento nos pontos determinados para o encontro, quer de noite quer de dia, com bom ou mau tempo, e possam escapar-se com presteza das fôrças atacantes. Precisamos mais possui-los em quantidade bastante, pelo que teremos que entrar nos cálculos com um número de perdas sofridas superior à que temos experimentado até agora. A posse de tais navios é considerada imediata, e todos êles devem estar em ótimas condições de serviço. Não podemos retardar a ação de nossas fôrças atacantes, como ocorreu na segunda guerra mundial, enquanto estivermos construindo navios logísticos para apoiá-las. O tempo preciso para a construção de navios novos depois de iniciada uma guerra pode causar a diferença entre a vitória e a derrota.

O abastecimento de uma veloz fôrça-tarefa de porta-aviões, após um grande encontro e um período de retraimento de seis a oito dias, causa o fornecimento de vários milhões de galões de óleo cru; de gasolina de aviação e de combustível para aviões a jato; milhares de toneladas de provisões sêcas e congeladas; de sobressalentes, pessoal, correspondência, e uma miscelânia de artigos, inclusive a substituição de aviões e munição de guerra. A faina de reabastecimento de uma fôrça-tarefa de porta-aviões, com um mar de vagas e utilizando-se o tipo atual de navios, e o aparelhamento em voga no serviço de trasbôrdo em viagem, constitui uma prova de resistência de doze horas.

A experiência recente e conquistada do largo da Coréia mostra que o processo de evolucionamento tem seguido seu curso normal no tocante à técnica da passagem aérea (*up-and-over techniques*) para o trasbôrdo do material durante a viagem. Podemos esperar que novos aperfeiçoamentos continuem sendo propostos em conseqüência dos resultados conseguidos durante a prática, mas êsses aperfeiçoamentos modernos não alterarão as limitações básicas impostas pelo tipo de navios mercantes transformados, e por seus aparelhamentos improvisados. A revolução completa nos métodos de reabastecimento dos navios em viagem está sendo esperada há muito tempo.

Tive recentemente a felicidade, enquanto estudava no "Industrial College" das Fôrças Armadas, de presenciar uma demonstração de "Tire-Power", preparada pela "Air Force" no "Eglin Field", na Flórida. Do ponto de vista da logística naval essa exibição, de duas horas e que custou um milhão de dólares, foi considerada provocadora. Ela constou de uma demonstração de reabasteciment em pleno vôo, preparada para dois bombardeiros a jato do tipo B-47. Êsses dois bombardeiros atômicos, desprovidos de qualquer adôrno, voaram roncando ao nível do arvoredo e sob a aclamação da assistência, com uma

velocidade bem acima de 400 m.p.h., enquanto um dêles se mantinha ligado à cauda do outro como se fôssem elefantes desfilando em parada num circo. Não se tratava de acrobacia! Era uma cena de reabastecimento naval em viagem transportada para os ares. Era a técnica que habilitou as fôrças-tarefas de porta-aviões seguirem para o mar e nele permanecerem, ou melhor, era uma transfusão, do navio-tanque para o porta-aviões, inventada pela Marinha dos Estados Unidos, que estava sendo aperfeiçoada num outro meio, por uma outra arma, e que vem dando ao poder estratégico no ar novos parâmetros de alcance e mobilidade.

Se o combustível para motor a jato pode ser transferido nos ares, estando as unidades fornecedora e receptora em vôo com uma velocidade que se aproxima da do som, só poderemos perguntar por que razão temos demorado tanto em melhorar o nosso processo de reabastecimento dos navios de guerra em viagem. Tem havido aperfeiçoamentos inumeráveis na técnica de reabastecimento, bem como um número limitado de inovações nos aparelhos de laborar e no equipamento de manobra. A aplicação dêste último, idêntico ao tipo do usado em terra, para o serviço de reabastecimento no mar, já constitui um passo à frente. O emprêgo de vagonetes, usados entre cobertas abaixo, o acondicionamento em celeiros, a modernização dos locais onde se guardam cereais, e a instalação de elevadores elétricos e guinchos virão por certo extinguir os momentos críticos que surgem cobertas-abaixo a bordo dos navios logísticos. Há indícios de que alguma coisa tem sido feita no aperfeiçoamento dos cabos de laborar e fixos empregados no trasbôrdo. Um dos mais importantes dêles é o que se refere a um novo tipo de guincho para ser usado com o método do cabo aéreo para trasbôrdo entre navios. Êsse guincho conserva automàticamente constante a tensão nos cabos de vai-vém de uma instalação de cabo aéreo, e assim elimina a necessidade de conservar-se manualmente a rigidez; o que ora exige o emprêgo de muito esfôrço humano. A maior parte do nosso progresso tem sido alcançado pela modificação dos nossos métodos clássicos e pelas alterações dos velhos navios mercantes que constituem nossa esquadrilha da fôrça de logística. As melhorias supramencionadas são animadoras, porém mal se aproximam das alterações revolucionárias e julgadas necessárias para satisfazerem às exigências previstas para o caso de uma guerra global.

Devemos dar uma nova orientação ao nosso conceito sôbre os tipos de apoio logístico. Nossa Marinha Mercante deplora há muito tempo o fato do traçado de seus navios vir sendo aniquilado pela necessidade que êles têm de satisfazer às condições de defesa na construção de unidades que devem competir no comércio marítimo com os navios de outras nações e que não são submetidas a exigências cerceadoras idênticas. Enquanto isso acontece, nossas fôrças navais também sofrem com a necessidade de aceitar características comerciais no traçado de navios que somos obrigados a receber como auxiliares navais. A Marinha Mercante, a de Guerra e a segurança nacional, tôdas pade-

cem em conseqüência de um tal traçado acomodadiço de navio e sua construção.

O navio de desembarque para carros de combate (NDCC) e o navio de desembarque (doca) (NDD), preparados para satisfazerem às necessidades especializadas da guerar naval anfíbia, constituíram realizações revolucionárias no traçado e construção de navio. Essas embarcações notáveis e as façanhas praticadas na segunda guerra mundial oferecem a prova concreta do que pode ser feito, quando se não leva em consideração o lado comercial e apenas as exigências da função militar recebem a prioridade de consideração.

O Sr. F.G. Ebel, decano da engenharia naval da "Marítime Administration", expôs num artigo recente um aspecto desta questão com as seguintes palavras:

> *"Enquanto a função da manobra da carga de um navio figurar no tôpo da lista, não poderemos esperar grandes melhoramentos no tocante ao que interessa ao próprio navio. As máquinas propulsoras e a forma do casco foram, e ainda são, as características dominantes no traçado. Temos nos preocupado tanto com os processos de cálculos para a remoção da última libra-pêso de resistência, e para arrancar um pouco mais de calorias térmicas do nosso combustível, que até parece havermos perdido de vista o fato de que o nosso cargueiro é também um trapiche flutuante que possui características próprias para embarque e desembarque com seus recursos próprios".*

O nosso traçado do casco tem variado pouco desde as eras colombianas. Poucos formatos poderiam, por exemplo, ser menos eficientes para o serviço de estiva do que o das obras-mortas de um navio de munição da esquadra. Não satisfeitos, porém, em retalhar o já desfigurado interior do casco de um navio de logística em várias seções, em benefício de suas condições estanques e do contrôle de avarias, prosseguimos ainda colocando nele uma instalação enorme de máquinas, à meia-nau aproximadamente, e fazendo passar o eixo motor por tôda sua parte de ré até lhe sair pela pôpa. Fixamos um propulsor (geralmente um apenas), e dizemos: "Aqui está, marujo, o resto é lá com a logística". Os desenhistas traçam nos conveses (usualmente pequeníssimos) um grande número de aberturas de vários tamanhos para as escotilhas, e dispõem neles alguns aparelhos que apenas podem içar ou arriar carga diretamente no convés. Quando se suspende muito um fardo, será apenas possível mover-se o aparêlho de içar dentro de um arco de conteira limitada. É preciso que se providencie então para a instalação de um número suficiente de outras seções de peças que, auxiliadas por engenhosos aparelhos de cabo, fixo e de laborar possibilitem levar-se a carga ao local desejado, depois de galgar-se o ponto da bôca da escotilha. É ràramente possível torná-la estanque, entretanto consegue-se fazê-la ficar à prova de mau tempo por meio

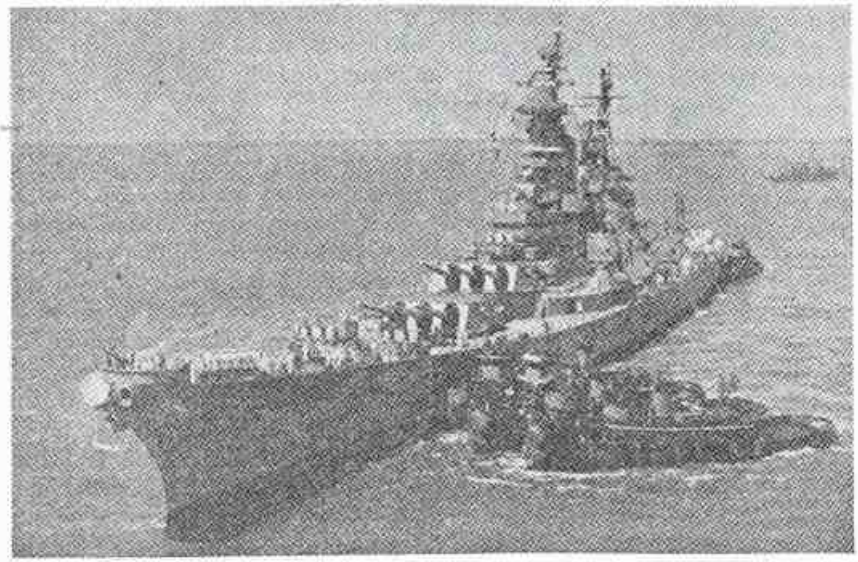
de uma capa de lona, tôda vez que se sair para o mar. É costume reservar-se um espaço pequeno do convés onde essas capas, e quartéis de escotilha, que são verdadeiros trambôlhos, possam ser empilhadas enquanto se proceder à manobra da carga. Fica então pouco espaço, se é que reste mesmo algum, disponível para nele se descarregar o material no convés durante a faina de trasbôrdo do mesmo. A abertura e fechamento de escotilhas em mar tempestuoso é uma faina arriscada e estafante.

Será então de causar espanto que se percam marinheiros que são levados pela borda afora, que as antenas se rendam, que se partam paus de carga, e que o tempo de aproximação dos navios durante a faina passe a ter uma duração desmesuradamente longa, enquanto se procede à faina de reabastecimnto?

A imensa variedade de artigos que devem ser reabastecidos por uma fôrça-tarefa de porta-aviões impõe presentemente a posse de tipos vários de navios logísticos que se aproximem de tempo a tempo do navio ser reabastecido, e que cada um dêles traga um determinado artigo de material e sobressalente. Os navios-tanques da esquadra podem transportar e entregar porções limitadas de munição, sobressalentes e gêneros além do petróleo e seus derivados, mas as quantidades não satisfazem. Os técnicos em logística naval vêm debatendo há muito tempo a questão da posse de um navio reabastecedor que faça tôda a faina de uma só vêz. Essa idéia implica na posse de um casco único em cujo bojo possa ser acondicionado o óleo combustível destinado ao suprimento dos navios da esquadra; a gasolina para a aviação, para os motores a jato; um grande variedade de sobressalentes para aviação e sobressalentes em geral, além de produtos congelados e frios. À proporção que vai aumentando o número dos diferentes produtos necessitados, as quantidades que podem ser transportadas em cada navio vão decrescendo na mesma relação. A adoção da idéia da realização da faina de reabastecimento praticada a um só tempo por qualquer um dos atuais navios do tipo logístico em serviço viria transformá-los numa "gaveta de sapateiro" onde qualquer serviço teria que ser feito com imperfeição. Assim é que um navio abastecedor a um só tempo poderá estar bem preparado para apoiar corsários ou grupos pequenos de caça, mas prestará pouco serviço ao ter que reduzir o tempo de reabastecimento e, portanto, a vulnerabilidade de uma grande fôrça-tarefa de porta-aviões.

A aplicação da idéia do abastecimento numa só etapa para suprimento de uma fôrça-tarefa de porta-aviões exigiria um navio do porte do *Missouri* U.S.S., o que desperta um caso muito interessante, embora talvez seja irrealizável. O futuro papel do encouraçado veloz nas operações navais parece cingir-se ao de escoltar as fôrças-tarefas de porta-aviões onde lhes falte a defesa anti-aérea, e onde a capacidade de óleo daquêle navio torne-o um elemento valioso apesar de seu pêso considerável. Os canhões de 16" são obsoletos. É difícil imaginar-se uma situação futura em que êles possam ser escolhidos como

a arma mais apropriada para ser empregada contra uma embarcação de superfície do inimigo, pois o armamento moderno oferece meios mais econômicos para a destruição das fortificações de costa. A praticabilidade da transformação do *Missouri* e de seus irmãos gêmeos em navios abastecedores de uma só etapa e dotados de grande velocidade, é merecedora de série consideração por parte de nossas autoridades técnicas competentes. Um tal navio seria uma plataforma estável ideal onde se poderiam aplicar os métodos ideais para a manobra do material no caso do trasbôrdo em viagem. A retirada das três grandes tôrres de 16" e dos canhões das barbetas seria mais que com-



Futuro Navio Abastecedor das Fôrças-Tarefas de Porta-Aviões — **A idéia do navio abastecedor numa só etapa exigir um navio do porte do** Missouri. **Sua transformação em navio logístico vem sendo discutida sèriamente por alguns que acham que uma tal remodelação poderia bem satisfazer à pergunta da** Era Atômica **sôbre o que se fazer dos velozes encouraçados, produtos da segunda guerra mundial.**

pensada pelo pêso que entraria com a construção de tanques adicionais de combustível, incluindo a gasolina para a aviação e o combustível para motores a jato. O espaço existente nas zonas do convés ficaria reservado para material de uso imediato, a fim de reduzir o momento crítico de movimentação dos paiós, o que é uma faina trabalhosa correntemente praticada durante uma faina de reabastecimento. Tais navios já possuem as qualidades de alta velocidade e meneabilidade, e a defesa antiaérea poderia ser aumentada. A velocidade que êles possuem e as condições do material de contrôle de avaria, aliados ao equipamento de tipo revolucionário de aparelhos de manobra e trasbôrdo,

inclusive os helicópteros, forneceriam o apoio necessário para tornar reais a mobilidade e a maleabilidade do poder aéreo-naval. Talvez essa possa ser a resposta a dar-se à pergunta sôbre o que possamos fazer com os velozes encouraçados, mas já antiguados para a era atômica.

Na nossa fase de transição do conceito de fôrça equilibradas para o empenho de uma represália rápida, é preciso que possamos assegurar que proporcionamos às nossas fôrças de represália uma logística "condigna". Nenhuma estratégia de "vigilância nova" eliminará a *vigilância* que os comandantes mantiverem sempre em combate. Êles ainda continuarão zelando para que não faltem o combustível líquido e o de motor a jato, e zelarão pelo que faltar em munição de guerra e de bôca. Seja qual fôr a grande estratégia, todos os artigos de utilidade nas operações têm que ser entregues quando e onde forem necessários, e nas quantidades precisas.

Está amplamente provado à evidência que os grandes melhoramentos na navegação oceânica e no manêjo da carga podem ser efetuados se porventura houver justificativa para que isso se faça. Há muito tempo que a indústria reconhece que a produção em massa requer um eficiente transporte em massa. A indústria de automóveis, em muitos casos, tem montado grupos de aparelhos em locais à beira de praia ou em situações interiores que ficam em cursos dágua e isso com o fim exclusivo de aproveitar-se da economia que resulta da produção em massa via transporte sôbre água. As vantagens do princípio do vaivém rolante (*roll on roll off*) no manejo da carga são óbvias, e são exploradas pela indústria automobilística, conforme se evidencia noite e dia em tôdas as rodovias do país, onde uma dupla fila de tratores "vão e voltam" fazendo a entrega dos grupos montados aos distribuidores.

É espetáculo muito comum apreciarmos nos nossos canais interiores um reboque constituído de seis batelões em fila, levados por uma embarcação a motor Diesel cujas hélices arrastam uma carga de automóveis de mais de quinhentas toneladas no convés. Tanto a carga transportada como a embarcação rebocadora usada nessas operações representa um traçado moderno e eficiente. Nas nossas águas interiores, o pedido de produção em massa para um transporte eficiente vem revolucionando a manobra da carga e o veículo, não só de automóveis mas também do petróleo, substâncias químicas, minério e produtos agrícolas. O supramencionado transporte e as normas para sua execução oferecem um contraste estranho em relação ao pesadelo constituído pelo manuseio do material que ainda se tolera no carregamento a bordo em mar-alto, e no embarque de carga a granel para as fôrças armadas.

O navio de desembarque (doca) (NDD), preparado durante a segunda guerra mundial, foi uma aplicação que a marinha fêz do princípio do "vaivém" da faina da carga sôbre água. Foi essa idéia aplicada no NDD. Não há originalidade alguma naquêle princípio, salvo

se êle fôr tardia e inadequadamente explorada pelas fôrças armadas. Há mais de cem anos que êsse princípio já estava sendo aplicado diàriamente em todo o país a bordo das barcas de carga que trafegavam para cima e para baixo ou atravessavam os rios e os portos.

Durante a Guerra Civil, embarcaram-se canhões em algumas dessas velhas barcas de rodas, e tanto a tropa como a artilharia eram desembarcados por meio de suas rampas. As vantagens econômicas do método "vaivém" *roll on-roll off*) estão sendo exploradas comercialmente pelo mundo afora.

Os NDCCs, com ligeiras modificações, estão sendo empregados no tráfego entre Albany e a cidade de Nova-Iorque, para transportarem enormes caminhões tratores entre aquelas duas cidades da metrópole. O tráfego congestionado nas nossas rodovias movimentadíssimas, o custo relativamente baixo do transporte sôbre água, e a facilidade com que o material rolante para carga pode ser embarcado e desembarcado, transformam essa atividade entre Albany e Nova Iorque numa fonte de renda para os proprietários dos caminhões e dos navios.

A "Ocean Van Line", organização mantida pela "Ocean Tow, Inc.", que opera entre os Estados Unidos e o Território de Alaska, emprega mais um aperfeiçoamento, quando transporta por mar seus caminhões cobertos. Êsses veículos usados pela companhia são construídos de maneira que o trator com a boléia é desengatado da carroçaria que é embarcada no navio ou batelão. Chegando ao pôrto de destino, aquela última é desembarcada e já encontra à sua espera um novo trator que se engata em poucos minutos e deixa o veículo pronto para rodar até seu destino final. Dispositivos especiais permitem estivá-los em pilhas nos porões de bordo. Cada veículo dispõe de seus próprios aparelhos elétricos de refrigeração e aquecimento para a preservação de mercadorias sujeitas à deterioração. Os circuitos elétricos do carro ligam-se durante a viagem a bordo à instalação do navio. A companhia põe em serviço barcos de construção especial que podem transportar 66 veículos — 54 nas cobertas e 12 no convés. Êste tipo de navio é de muito fácil adaptação, e elimina as despesas causadas pela manobra da carga e sua arrumação no cais. Não se toca mais na carga, desde que ela é arrumada na carroçaria até que se complete a viagem marítima e alcance o pôrto de destino. Um tal serviço parece apresentar a possibilidade de suas múltiplas aplicações no serviço de apoio logístico às fôrças de mar-alto. Além de proporcionar um processo eficiente e econômico para o transporte marítimo de produtos frigorificados, êle oferece muitas vantagens para o embarque de certas espécies de munição, para o carregamento em mares distantes, para a armazenagem e distribuição de peças sobressalentes de aparelhos eletrônicos e de qualquer outro material técnico muito usado. Êsse tipo de carroçaria poderá dispor de prateleiras, de depósitos ou despensas apropriadas para cereais, e de cabides que recebam o material na fábrica para o fornecimento por terra ou marítimo. Os prejuízos que ocorrem normalmente, causados por incêndio, roubo praticado duran-

te a faina, avarias causadas pelo mau tempo durante a viagem ou no local da chegada poderão ser assim reduzidos ao mínimo. Êste método facilita a verificação do inventário durante tôda a viagem a partir da fábrica até a frente de combate, e elimina a necessidade do encaixotamento, do engradamento e do empacotamento de certos materiais. Ao contrário do que se passa com o emprêgo dos depósitos ou trapiches de além-mar, os veículos mencionados poderão ter mobilidade igual ou maior do que a das fôrças mecanizadas que sejam usadas no apoio logístico. Tratando-se de empregá-los em operações navais, tais barcaças ou navios transportando as carroçarias poderão servir de base móvel para o apoio logístico, em qualquer ancoradouro, prestado a um inteira fôrça-tarefa de porta-aviões, quando se tratar de munição, produtos frigorificados, provisões sêcas e material técnico. Uma tal base flutuante poderá dispersar-se ou ter sua frente ampliada por meio de rebocadores de mar-alto, logo após um aviso prévio.

Os navios empregados na descarga automática de minério nos Grandes Lagos são um exemplo típico do que podemos fazer, quando se empregam os métodos e princípios modernos na operação de carregamento do material sôbre água. Os navios possuem um pau de carga de 250 pés de comprimento, e uma esteira transportadora automática que recebe a carga do porão por meio de um dispositivo de tremonha que vai esvasiando por si o porão e jogando a carga na esteira do pau de carga. As pessoas mais talentosas que possuímos poderão certamente produzir neste país coisa melhor que o arcaico processo do pau de carga, guincho e demais aparelhos que usamos a bordo, e que datam de cem anos atrás. Talvez que uma instalação idêntica à usada para a conteira e elevação dos canhões das nossas tôrres, associada ao mecanismo que permite inclinar munhões ou mancais, possa ser aplicada na operação de trasbôrdo de carga. Se nos é possível atirar com as enormes baterias das tôrres de 16 polegadas sôbre alvos móveis no mar e com qualquer balanço e arfagem, também deveremos estar em condições de dar um grande salto, passando das talhas e dos processos de cabo aéreo, para a nova era das operações de trasbôrdo no mar e no cais, por meio de guindaste mecanizado e da esteira transportadora automática.

Os trens marítimos que ora trabalham entre Texas City e Nova Iorque, são talvez o indício do que possa ser feito no futuro. Seis dêsses trens estão agora empregados nesse trabalho, havendo um de prontidão. Cada um dêsses navios transporta um vagão de estrada de ferro com capacidade para cem toneladas, com rodas e tudo mais, eliminando destarte as tremendas operações de carga e descarga no cais.

O general de brigada F.S. Besson Jr., comandante geral do Army Transportation Center, assim se expressou recentemente sôbre a possibilidade de aplicar-se a organização do "sea train" ao serviço militar:

"Os trens marítimos carregam ou descarregam vagões de cem toneladas em menos de quatro horas. Uma tal proporção na ope-

ração de descarga no pôrto de Pusan reduziria diàriamente o padrão da riqueza dos Estados Unidos, que fica concentrado sôbre água, no pôrto, de um quarto de bilhões de dólares para vinte e cinco milhões. Além disso, os cais necessários para as operações da carga sofreriam uma redução de noventa por cento. A diminuição no emprêgo de capital em material que sirva de alvo e a redução dos aparelhos aplicados no serviço devem constituir o verdadeiro objetivo que devemos procurar alcançar num sistema aperfeiçoado para a faina de carga".

"Observamos os embarques de amônio para a Coréia e verificamos que um navio tipo "sea train" ou barca de transporte de vagões com carregamento para aquela região, trairia uma economia anual de um milhão de dólares nas despesas de desembarque, e teria reduzido a faina na instalação condutora (pipeline) de vinte e quatro dias para dezoito. Poderiamos ter empregado cêrca de vinte e cinco navios apenas neste serviço".

Os exemplos supracitados dos processos revolucionários empregados no serviço de carga são indícios do que vem sendo praticado comercialmente nos casos em que o traçado de navios deve corresponder às exigências impostas pelas fainas. Não é preciso insistirmos mais sôbre as vantagens militares de tais métodos sôbre os processos convencionais usados correntemente nas nossas operações de carga praticadas pelas marinhas de guerra e mercante.

O problema básico, que deve ser alcançado no trasbôrdo de munição de bôca e de guerra entre dois navios em viagem, consiste na solução do caso do movimento entre os navios. Não devemos sub-estimar a fôrça do mar. Elas são de tal grandeza que tornam incontroláveis qualquer finalidade prática. Em todo caso, a redução do movimento relativo entre os navios empenhados no reabastecimento pode ser atingida por meio de traçado de cascos que dêem maior estabilidade aos navios reabastecedores. O aumento de estabilidade é um requisito prévio para a melhoria das condições exigidas num navio que tenha que cumprir a missão delicada de trasbordar carga e munição em viagem.

O trasbôrdo dos produtos líquidos do petróleo apresenta-se como um problema relativamente simples. Atualmente, o tempo da operação de bombear os produtos do otânio com alto teor de hidrocarbureto formênico serve para determinar o tempo total de qualquer operação de reabastecimento feito entre um navio-tanque e um porta-aviões. As demais operações de trasbôrdo, inclusive óleo combustível, passageiros, carga leve, lubrificantes em tambor e correspondência podem ser realizados dentro do tempo gasto para o abastecimento dos combustíveis de octânio. A marinha anunciou recentemente que estão sendo construídos seis novos navios-tanques da classe NT-143. Tais navios são maiores e mais velozes que os anteriores navio-tanques que estão em serviço. Resta-nos apenas saber se êles estão em condições para a faina de rabastecimento da fôrça-tarefa. Os relatórios

publicados pouco revelam sôbre se houve ou não qualquer melhoramento nesses navios com relação aos aparelhos de laborar e mangueiras que serão empregadas nas fainas em mar-alto. Sabemos que êles têm uma capacidade limitada para transportarem e transbordarem carga de mercadorias sêcas, pelo que não devemos esperar que se prestem para a faina de reabastecimento executada de uma só vez. Em todo caso êles servirão com ou sem inovações.

Com relação a mercadorias sêcas, o programa de construção da nova classe *Mariner* representa um progresso bastante animador. Êle vem sendo substancialmente concluído e proporcionará aos Estados Unidos uma frota de trinta e cinco cargueiros mercantes com alta velocidade e que podem ser transformados em navios-transportes de carga (de assalto)-TRC(A), caso seja isso preciso. Êsses navios, de conformidade com as exigências reconhecidas que devem existir entre as imposições comerciais e a razão de ser de um TRC(A), devem ter uma velocidade constante de vinte nós e assegurar uma proteção razoável contra submarinos durante o transporte da carga por mar até as zonas avançadas. Os *Mariners* podem ser construídos às porções e representam o progresso industrial da construção naval desde o "Hog Islander", da primeira guerra mundial, até o "Liberty Ship", da segunda. Concebido com o fim de impedir o naufrágio da indústria de construção naval, o *Mariner* provará que há de ser valioso, se surgir uma guerra em futuro próximo. A marinha mercante, o "Military Sea Transportation Service", a "Fleet Amphibions Forces" e as "Fleet Service Forces", todos terão trabalhos urgentes para aquela espécie de embarcação. Uma coisa parece certa : — não haverá *Mariners* em número suficiente para viajarem. Não é demasiado, pois, pedirmos que se conceda à indústria da construção naval a oportunidade para produzir uma classe de navios abastecedores que desempenhem no mínimo, em igualdade de condições, as exigências político-militares por nós citadas.

O "Department of Defense" e o "Department of Commerce" já solicitaram ambos ao "National Research Council", da Academia Nacional das Ciências, que prepare um projeto no sentido de ampliar ainda mais o método seguido para a faina da carga. O projeto aprovado está assim redigido : "Proporcionar orientação relativa aos recursos e técnica que tendam a aperfeiçoar a união recíproca das partes dos elementos entre si, e de cada um dêles em particular, no sentido de melhorar o transporte marítimo de mercadorias finas; determinar os fatôres sujeitos à crítica, e as medidas remediadoras que reduzam o tempo costumeiro da faina a bordo, inclusive o da permanência nos portos". Os funcionários da "National Academy of Sciences and Research Council" são cientistas eminentes. O Conselho Consultivo (Board of Advisors) consta de elementos de elevadas patentes das fôrças armadas e de funcionários de alta categoria nos meios industriais marítimos. Um grupo elevado de pessoas está agora empenhado inteiramente no preparo do projeto e no de um ataque geral

aos problemas de interêsse nacional. É de importância notar-se que o problema sôbre o melhoramento dos processos de reabastecimento no mar não estão pròpriamente incluídos entre os objetivos anunciados daquela instituição, entretanto todo o campo de atividade do apoio naval móvel está tão intimamente relacionado com êles, e dependendo da navegação transoceânica, que qualquer progresso e aperfeiçoamento feito nesta esfera de atividade refletirá diretamente sôbre o nosso caso de trasbôrdo no mar. É com satisfação que sabemos que a marinha está prestando ao assunto sua inteira cooperação.

A segurança logística de nossas fôrças de choque, excessivamente móveis, exige melhoramentos revolucionários no traçado das nossas fôrças de apoio. Fôra apontado anteriormente que a estabilidade, a grande velocidade e a facilidade na manobra são requisitos fundamentais. Aquelas características devem ser satisfeitas sem prejuízo para o armazenamento e a expedição, funções essas que devem ser praticadas a bordo dos nossos navios de logística. Devemos pôr de lado o bom aspecto e a aparência costumeira de um iate, esquecer o tradicionalismo e o espírito conservador e, acima de tudo, ignorar as normas comerciais, a prática e o emprêgo dos recursos para passagem da carga de navio para navio, quando tratarmos daquêles navios. Se libertarmos os nossos delineadores e desistirmos da tentativa de transformar em resistentes canhoneiras nossas embarcações que conduzem "carne sêca", feijão e balas" (beef, been, and bullet boats), daremos um bom passo no sentido do verdadeiro reabastecimento de uma fôrça no mar.

A estratégia dos saltos de ilha em ilha durante a segunda guerra mundial causou uma revolução no processo de trasbôrdo de um navio para outro, dando como resultados os nossos esplêndidos tipos de embarcações anfíbias. A nossa nova estratégia requer uma revira-volta imediata nos processos de reabastecimento em viagem. Não convém esperarmos mais tempo. Trata-se de assunto no qual uma parte das vultosas verbas, concedidas pelo govêrno para pesquisas científicas e aperfeiçoamentos, poderia também ter aplicação. Cuida-se de uma emprêsa que exige arrôjo, inteligência e capital. A nossa atividade industrial para a navegação comercial, que recebe subvenção, não pode executar por nós uma tal tarefa. A marinha pode, e precisa, levar de vencida êsse elo fraco existente na nossa capacidade de represália naval.

Pode parecer presunção, muito embora adequada, concluirmos estas considerações com uma citação dirigida aos estrategistas que algumas vêzes se sentem inclinados a planejar muito para além das possibilidades logísticas praticáveis.

Hermócrates de Siracusa, pleiteando a manobra de impedir a expedição ateniense contra sua cidade (413 AC), declarou o seguinte:

"Se êles prepararem os navios para combate e se arremessarem em massa e expeditamente sôbre nós, é necessário que êles

forcem os remos e então depois de exaustos pelo cançaço, *poderemos assim investir contra êles".*

Do *U.S. Naval Institute Proceedings.*

Tradução de *A. de A. Lima* - C.F.-Reformado

PRÁTICA DE GUERRA FRIA NO TABULEIRO

Maurice F. Price

"Penso que venceremos uma guerra quente, mas não sei se triunfaremos ou não uma guerra fria, pois que isso depende de um programa adequado para a emprêsa" (John Foster Dulles. *Secretário de Estado, 28 de abril de* 1958).

Por que motivo deve o complexo do jôgo de guerra permanecer "intra-muros" e circunscrito aos *laboratórios* do jôgo das fôrças militares? Por que razão devem seus estratagemas de alta estratégia multiforme, ou de alternativas, cingir-se aos planos da guerra quente? Por que até mesmo as provas de campo de cada peça isolada do armamento e de equipamento que se aperfeiçoa continuadamente, são obrigatórias apenas no caso das armas de pequeno calibre e dos seus vários sistemas.

Está admitido que é sòmente com o resumo de todo o complicado jôgo de guerra — tais como provas de armas, organização de estratégias, ensaios de laboratório ou em espaço aberto — que os nossos oficiais são exercitados e julgados capazes de competir com as possíveis fôrças militares antagonistas. Como é, então, perguntamos, que ainda persistimos na opinião de que podemos conseguir bons resultados na quase infinitamente difícil e complicada guerra fria da época atual, sem haver um *correspondente* conjunto de várias circunstâncias ligadas por nexo comum, isto é, que inclua uma prova similar dos instrumentos de guerra fria, que abranja sucintamente múltiplos casos sôbre planos da guerra fria, de longo ou pequeno alcance, e não se faz o *jôgo real* dêsses planos e programas com os especialistas altamente preparados para ambos os "teams" da guerra fria?

Os repetidos debates atuais, resultantes de possíveis mudanças, de acôrdo com as opiniões pessoais, para que umas alterações da situação de guerra fria se façam uma após outra, por uma comissão geral político-coordenadora em colaboração com o Conselho de Segurança, serão extremamente valiosos. Também o são as prévias discussões contributárias sôbre um assunto isolado (econômico, por exemplo) ou país, feitas por um grupo de especialistas, sôbre a matéria em aprêço ou país. Entretanto, como um substitutivo para a prova real de instrumentos, criação de grupos completos de planos susceptíveis de alteração, e real jôgo de guerra com dois partidos, tais elementos são completamente inadequados.

Talvez que fôsse mais desculpável, há cinqüenta anos passados, a continuação dêsse modo tradicional de tomar decisões "diplomáticas"; mas a natureza da presente tecnologia militar e as facilidades da guerra

revolucionaram aquela situação: (1) com a exploração atual do átomo, as armas de guerra têm-se aperfeiçoado de maneira tão espantosa que todos nós ficamos sabendo que, dentro de pouco tempo, poderemos devastar completamente um país. Essa perspectiva tem causado a firme determinação de preparar e manter-se ao menos um elemento refreador para a faculdade legal de destruição (até que os contrôles mundiais produzam resultados). (2) Muito menos espetacularmente, mas da mesma forma maquiavélica ou astuciosa, os processos de propaganda para promoção da causa política, religiosa e militar, "cultural", de organização e econômica, dos nossos adversários têm-se desenvolvido enormemente como recursos políticos de influência e quase-armamento militar, preparados para a consecução do domínio mundial durante o cheque-mate dado com as armas militares.

Tomemos para exemplo a exploração de propaganda e "cultura". Um conquistador militar de antanho disseminaria os agentes de seu país, instituiria suas práticas e idéias pelo território conquistado, para assegurar nêle um domínio continuado. Sob o nacionalismo da era moderna, êsses processos de disseminação de prestígio têm-se espalhado pelo exterior e chegado aos países *não* conquistados, com a finalidade de ampliar o poder político nacional, ou quiçá, de "ameiar" a região para facilitar o predomínio militar. Ainda, em época mais recente, tivemos o nazismo, o fascismo e o arrogante comunismo que exploraram notòriamente êsse tipo de propaganda e aproximação "cultural".

Correndo paralelo com essas diferentes baterias de influências, e no bôjo delas, os comunistas elaboraram em quatro decênios sua "arma orgânica" de conspiração que é o partido comunista mundial. Êle tem sido a fôrça dinâmica, a chave oculta atrás dêsse novo sistema de arma de guerra fria, social e psicológica para jogar contra nós país após país. Seus planos organizados metòdicamente, embora sejam programas e operações amoldáveis, usando longas provas técnicas, seguem de degrau em degrau para um *quase* — e, logo depois, um completo - contrôle militar.

Entretanto êsses sistemas de propaganda e métodos culturais, essas maneiras de sonegação e de conspirar não representam todo o cortejo funesto. O chefe da Agência Central do Serviço de Informações da América do Norte, Sr. Allan Dulles, deu-nos um aviso seríssimo, na primavera passada, de que existe em divulgação um outro novo método de guerra fria. Os elementos em que nós próprios confiamos até agora para remediarem nossa falta da excelente "Organizational Weapon", isto é, um vasto sortimento de elementos de nossa propaganda e empréstimos; exatamente êsses recursos vêm sendo tão aperfeiçoados, explorados e favorecidos pelo "Administrador da Arma Organizadora" que se transformam presentemente na mais relevante ameaça", declarou o Sr. Allan Dulles, para a conquista do domínio mundial.

Essa guerra fria mundial de hoje consiste, é claro, em concentrar

em foco a lista completa das fôrças sociais para serem usadas *como* armas e sistemas de armas. Também é evidente que os métodos e recursos empregados nessa guerra fria estão sendo variados de modo crescente, intrincado e ameaçador. O que se não apresenta claro, salvo para os observadores meticulosos, é que durante quarenta anos todos os elementos comunistas que constituem os sistemas de armas para a guerra fria da atualidade, desde o menos desenvolvido ao mais vasto, têm sido preparados de acôrdo com a máxima teoria, provas e planejamento, bem como sob direção arbitrária (algumas vêzes sofrendo acomodações). Isso tem acarretado não sòmente a prova dos elementos componentes em centenas de casos individuais, mas também o exame ativo e crítico das experiências; o exame da utilização dos elementos componentes que tiveram êxito nas sucessivas guerras frias; e até mesmo nos casos em que se tornou possível o emprêgo combinado das guerras fria e quente; o exame ulterior e nova crítica dos resultados e, finalmente, a aplicação e mudança dos componentes de armas e suas instalações para outros locais da linha de frente da guerra fria. As lições conseguidas na China desde 1919 até 1925 e na seguinte guerra fria da revolução nacionalista-comunista (1926-1927) estabeleceram doutrina. Depois de serem veementemente criticadas, foram elas utilizadas, não só durante a guerra de 1927-49) na própria China, até onde as "situações visadas" permitiam, como, com modificações e aperfeiçoamentos, em todos os países do universo, inclusive na América Latina, África, Extremo-Oriente e Sueste Africano.

Podemos, logo, dizer, no mínimo, três coisas a respeito dos quase quarenta anos de aperfeiçoamentos, conseqüentes de exames, provas, críticas, múltiplas revisões de provas e críticas, e da propagação universal dos vários órgãos que formam o sistema de armas da guerra fria do nosso adversário. Em primeiro lugar, conforme ficou dito acima, se essa mudança incessante e êsse esfôrço comulativo não se patentearam até então senão aos observadores meticulosos, êles podem, contudo, ser esclarecidos. Um técnico em traçado gráfico e um historiador da marcha do que afirmamos poderão em colaboração proceder a um estudo bastante revelador, que poderá ser muito salutar, se não fôr o fato terrificante e humilhante. Acrescentamos humilhante porque, em segundo lugar, nós mesmos deixamos de preparar qualquer recurso equivalente, qualquer substituto adequado contra o aperfeiçoamento crescente do nosso adversário e seus sistemas de arma de guerra fria e direção controladora. Em terceiro lugar, parece que ao menos poderíamos estimular e apreciar as nossas mudanças diferentes da guerra fria, promovendo-se normas orientadoras que contribuam para um aperfeiçoamento coordenado e lançando-se em ação dois "partidos" de jogadores da guerra fria, mas em base mais ou menos continuada.

Um tal jôgo de guerra não é trabalho de magia, mas sim uma emprêsa difícil. Embora êle necessite por vêzes de vivacidade e de pronto raciocínio, pode tornar-se não só inútil ou positivamente desorien-

tador, se houver em seu andamento o emprêgo do amadorismo, azáfama, planejamento descuidado e verificações mal feitas. Muito poderá ser dito, portanto, mais cêdo ou mais tarde, sôbre um tal planejamento, sôbre a real maneira de proceder, e o acompanhamento de qualquer jôgo de guerra fria que for proposto. Mencionaremos, por enquanto, quatro casos, apenas. O primeiro dêles é referente às *finalidades gerais* de cada partido, (por exemplo, paz mundial, no caso de um "partido" vermelho branco e azul? e domínio mundial, no cao de um partido" vermelho. e amarelo?). A menos que ambas as finalidades gerais de cada " partido", seus respectivos objetivos subsidiários, intermediários e imediatos (mesmo quando forem "ilógicos" ou apenas implícitos) não sejam filtrados para cada caso de guerra fria, a influência e feitos de um determinado armamento e seu sistema não permitem a apreciação de um simples movimento. Desde que essa clarificação implica, e até requer, projeção da alternativa da política da guerra fria, as conseqüências poderão ter longo alcance. O segundo caso, baseado no contraste comum que há entre a procura de um pretexto e preparo da política, implica na distinção que se deve fazer entre a corrente histórica e generalizada dos fatos e a política intuitiva. Os que exigem métodos históricos e científicos de investigação devem ser separados dos que são escolhidos intuitiva ou arbitràriamente, e dos que permitem a livre escolha da ação. O preparo da última citação, no caso do "partido" vermelho, branco e azul, deve sujeitar-se a uma lógica rigorosa e análise severa dos prós e dos contras. Em suma, a redação da decisão deve ser bastante explícita e muito sólida. No terceiro caso, cada "partido" e os juízes devem conhecer quando empregam pessoas idôneas para exercerem atribuições inerentes às em que conquistaram experiência, e quando lhes conferem funções nas quais nunca trabalharam. Agindo de modo contrário, a prática do jôgo pode deixar de ser um precedente seguro para qualquer esfôrço real de guerra fria. Quarto caso: — em qualquer jôgo de guerra fria podemos notar que os fatos e a direção geral dos resultados não são conseguidos ou procedem de dados inaceitáveis. É obvio então, que um programa de exposição após o jôgo deve ser feito, e presume-se que os juízes ou árbitros façam uma crítica revisora do jôgo, e que *altos* planejadores possam acumular experiência que seja de utilidade máxima para êste país.

É sòmente estribado na base de uma prática acumulada pelos dois partidos no jôgo da guerra fria, que poderemos apreciar até que ponto chega o valor das diferentes armas dessa guerra e seus sistemas, e como as várias estratégias e táticas específicas permitirão que superemos as vantagens que o nosso presente adversário conquistasse durante seus quarenta anos de experiência, bem como possamos destruir a cadeia mundial do apoio mantido por seus representantes.

Do *Procedings* de março de 1959
Tradução de *A. de A. Lima*
Capitão-de-Fragata, Reformado

SUMÁRIO : *O Triunfo em Tarento. — Pensando na guerra submarina. — Demonstração para parlamentares pelo submarino "Riachuelo". — Progresso do radar. — Melhoramentos na arma submarina. — Várias notícias.*

O TRIUNFO EM TARENTO

Por *A. Cecil Hampshire.*

O autor é especialista em assuntos navais e marítimos. Serviu na Royal Navy e participou nos desembarques em África do Norte e em Salerno. É jornalista veterano e foi editor auxiliar do "Royal Navy Dittilox*".*

O seu relato da batalha de Tarento e suas considerações sôbre a importância da Fôrça Aérea da Esquadra apresenta especial interêsse no atual momento em que se debate a reorganização da Aviação Naval Brasileira.

Na noite de 11 de novembro de 1940, uma vintena de velhos aviões de um porta-aviões britânico que cruzava, a mais de 170 milhas da costa, inflingia maiores danos à esquadra italiana, desprevenida sob a proteção das defesas de sua principal base, do que as que sofreu a marinha alemã no dia da batalha de Jutlândia.

A vitória dos inglêses em Tarento mudou o curso da guerra naval no Mediterrâneo, destruiu o sonho de um ditator e criou uma situação mercê à qual tornou-se possível arrancar das mãos da adversidade o triunfo na África do Norte, primeiro, e no sul da Europa, depois.

Mais, ainda: pela primera vez na história foi travada uma batalha naval em que a fôrça atacante fôra integralmente constituída por aviões. Foi assim que, de modo decisivo, o poder aéreo sumou-se ao poder naval.

Qualquer análise que se fizer do combate de Tarento deve começar por um breve retrospecto visando à história da Arma Aérea da Marinha Real, principalmente ao que nela existe de uma prolongada luta contra o preconceito existente até a vitoriosa revirada ao findar o ano de 1940.

Sob a denominação de *Serviço Aéreo da Marinha Real* nascera a fôrça aérea naval, em 1912, e no decorrer de bastantes anos, foi tida como sendo uma pequena extensão dos olhos da esquadra. Os deveres dos aviadores navais eram, segundo inicialmente estabelecera o Almirantado: a) — observar quais fôssem os navios existentes num pôrto inimigo, no caso de não estarem visíveis para a esquadra bloqueadora; b) — levantar vôo à procura de navios inimigos nas proximidades da esquadra, quando esta navega em mar-alto; c) — tentar a localização, desde o ar, dos submarinos; d) — detectar áreas minadas; e) — dirigir o tiro dos canhões da esquadra. Estas obrigações permaneceram quase que inalteradas até 1939.

No que diz respeito às armas a serem empregadas, o Almirantado Britânico considerava o torpedo como a mais conveniente para os aviadores da marinha.

Em 1914, o Tenente Longmore RN (atualmente Marechal Chefe do Ar, Sir Arthur Longmore RAF) foi o primeiro aviador a disparar com êxito, desde o ar, um torpedo. No ano seguinte, os Comandantes do Ar Edmonds e Dacre, do Serviço Aéreo da Marinha Real, pilotando hidroplanos "Short 184", torpedearam navios turcos na campanha dos Dardanelos.

Mais tarde, em 1918, a Marinha perdeu o sua fôrça aérea quando o *Serviço éreo da Marinha Real* (RNAS) fusionou-se com o *Real Corpo Aéreo*, para constituir a *Real Fôrça Aérea* (RAF). Naquela época o RNAS contava com mais ou menos 3 000 aviões e 55 000 mil homens, dos quais 5 000 oficiais. Seis anos depois formou-se, por separado, a Arma Aérea da Esquadra. A administração, porém, dividiu-se entre o Almirantado e o Ministério do Ar. Êste último reteve a responsabilidade da manutenção dos aviões navais e do treinamento dos pilotos e também a do fornecimento dos novos aviões do tipo e no número especificados pelo Almirantado. Setenta por cento dos pilotos era de oficiais da Marinha, completando a RAF os restantes. Entretanto, como só era permitido voar aos oficiais que possuissem licença da RAF, precisavam os pilotos navais fazer seus cursos tanto na Marinha como na Real Fôrça Aérea. Esta administração dupla, absolutamente inconveniente, acabou em 1937, quando foi resolvido que a Marinha controlasse sua própria arma aérea; mas a mudança só veio a se tornar efetiva em 1939.

Os aparelhos navais eram, principalmente, adaptações dos tipos com base em terra; porém, devido a escassez de verbas, o Almirantado não pôde aumentar a produção, e a Arma Aérea da Esquadra ficou para trás com relação à RAF, tanto no desenho como no número de aviões. Foi assim que, entre 1929 e 1932, apenas 18 aviões foram acrescentados à fôrça aérea da esquadra. Como conseqüência de economia, os aparelhos navais eram construídos visando à realização, por cada tipo, de diversas funções. O avião polivalente construído entre as duas guerras que maior êxito teve foi o "Fairey Swordfish", um biplano de escassa velocidade designado pela sigla TBSR — *Torpedo-Bomber - Spotter-Reconnaissance*. O Swordfish, apelidado pelos aviadores navais de "Stringbag", — devido, diziam, ao número de elementos e peças que entravam na sua fabricação — iniciou seu serviço na frente, em 1936. Prestou-os verdadeiramente notáveis durante tôda a Segunda Guerra Mundial, até que, por fim, foi imperioso reconhecê-lo como havendo passado a ser peça de museu.

Ao iniciar-se 1930, a Royal Navy possuía 6 porta-aviões, de entre os quais só o menor, o *Hermes*, fôra construído para êsse serviço. Um dêles, o *Eagle*, era um encouraçado transformado; três outros, o *Furious*, o *Glorious* e o *Courageous*, tinham sido desenhados originàriamente, durante a guerra de 1914-1918, como cruzadores gigantes para canhões de 18"; e por fim, o sexto, que era o *Argus* fôra uma unidade mercante que, remodelada, era empregada para fins de treinamento. Em 1935 bateu-se a quilha de um novo porta-aviões, o *Ark Royal*.

Era, porém, evidente que um número, cada vez maior, de oficiais da Armada antigos se impregnava de mentalidade aérea e que, os mais, até vislumbravam no futuro, para a arma aérea naval maior rol tático que o de simples orientador do tiro da artilharia. Do lado opôsto, a crescente eficiência de artilharia e o aparecimento das armas antiaéreas de canhões múltiplos firmava a idéia da ala opositora que estava convencida de que os aviões navais eram incapazes de desferir no inimigo um golpe decisivo.

Tal era a situação quando, depois da invasão da Abisínia pela Itália em 1935, a Grã-Bretanha levou a Liga das Nações a impor sanções comerciais à Itália facista, e os dois países beiraram a guerra. Se naquêle momento rompessem as hostilidades entre a Inglaterra e a Itália, o poderio aéreo naval poderia ter recebido o impulso que seus partidários desejavam. É que o golpe que, passados cinco anos, cairia sôbre Tarento fôra pela primeira vez estudado e discutido no Estado-Maior da Esquadra Britânica no Mediterrâneo. Ora, na ocasião a guerra não foi deflagrada e a idéia de um ataque aéreo contra uma esquadra fundeada num pôrto não foi além das linhas gerais de planejamento.

Em setembro de 1938, novamente surgiu a ameaça de guerra; esta vez, porém, tendo a Hitler por agressor, e sem que faltassem sintomas de que Mussolini juntaria suas fôrças às do companheiro de ditadura.

A situação para os inglêses era agora muito menos favorável do que o fôra em 1935. A esquadra italiana crescera incessantemente e o seu pessoal desde aquêle tempo permanecera em contínuo pé de guerra. Havia em serviço dois encouraçados recentemente reconstruídos, de 25 000 toneladas e 27 nós de velocidade; e mais dois se encontravam em trabalho de modernização semelhante. Nos estaleiros terminava-se a construção de dois novos e potentes encouraçados de 35 000 toneladas — o *Littorio* e o *Vitorio Veneto*. Havia sido batida a quilha de outros três navios capitais, e a marinha fascista possuia em serviço 23 cruzadores, de entre os quais 8 eram de 10 000 toneladas, velozes e com potente artilharia. Com exeção de 4 unidades antiquadas, utilizadas para treinamento, nenhum dos cruzadores excedia os oito anos de idade. Além disso, a frota de Mussolini contava com 128 contratorpedeiros e mais de 100 submarinos; sem contar outros em construção.

Para enfrentar esta formidável esquadra — e com pouquíssimas probabilidades de receber reforços do Reino Unido, se êle se empenhasse simultâneamente em guerra com os dois países do Eixo — o Almirante Sir Dudley Pound, então Comandante em Chefe das Fôrças Navais Britânicas no Mediterrâneo, dispunha de 3 velhos encouraçados, veteranos da Primeira Guerra Mundial; 5 cruzadores; 29 contratorpedeiros e 7 submarinos. O poder aéreo da esquadra tinha por base o porta-aviões *Glorious*, meses antes pôsto novamente em serviço. O Comandante do porta-aviões era o Capitão de Mar e Guerra Lunley Lister, especialista em artilharia, porém crente firme no futuro promissor da Arma Aérea da Esquadra.

Mussolini não tinha porta-aviões. Aos seus almirantes, que protestavam, dizia: "A Itália, ela mesma, é um enorme porta-aviões". Porém se à Marinha italiana faltava a sua fôrça aérea própria, a Real Aviação contrabalançava essa deficiência. O Ditador do Fascio podia lançar um poderio aéreo maciço com bases na Itália, Líbia e ilhas do Dodecanesso, ao mesmo tempo que ameaçar o canal de Suez desde as bases aéreas italianas na costa do Mar Vermelho.

O Almirante Pound não compartilhava a estimação do Comandante Lyster quanto às possibilidades da Arma Aérea da Esquadra. Considerava que eram muito precárias as probabilidades de sobrevivência de seu porta-aviões nas águas confinadas do Mediterrâneo. Confiava, entretanto, em que, antes da inevitável destruição do navio, poderia êle pelo menos desferir um ataque eficiente sôbre o inimigo italiano.

À medida que as nuvens da guerra se tornavam cada vez mais pretas naquêles fatídicos dias de setembro, e que a esquadra inglêsa era mobilizada, Pound com seus navios, foi-se retirando da vulnerável Malta para a base de guerra de Alexandria. Ali, o Comandante em Chefe ordenou a Lyster que considerasse a possibilidade de atacar a esquadra italiana dentro do pôrto de Tarento. "Se o Senhor agir com presteza, — disse ao Comandante do porta-aviões — poderá surpreendê-la, logo que fôr declarada a guerra".

Tomando por base os projetos de 1935, Lyster e seus oficiais organizaram um plano minucioso, no que foram favorecidos pelo fato de o Comandante ter servido, durante a Primeira Guerra Mundial, como Segundo Tenente na Capitânia de uma esquadra britânica adjunta à frota italiana em Tarento; o que lhe fazia conhecer a disposição do pôrto. Decidiu-se realizar o ataque à noite para ter o máximo de possibilidades de êxito; sendo que os bombardeiros-torpedeiros seriam a fôrça principal do ataque. O Capitão de Fragata (na atualidade Contra-Almirante) Guy Willoughby, o mais antigo Oficial, a bordo, da Arma Aérea da Esquadra, que já treinara os pilotos dos "Swordfish" em exercícios noturnos de torpedos, opinava que o ataque teria êxito, com um total de baixas não superior a 10%. O próprio Pound pensava numa percentagem que atingiria o 50%. A realidade, no entanto, demonstrou ser notàvelmente exata a estimativa de Willoughby.

O acôrdo de Munich negociado pelo Primeiro Ministro Neville Chamberlain, afastou temporàriamente a guerra, e mais uma vez os planos de ataque aéreo foram guardados na geladeira. Quando nos primeiros meses de 1939 o Almirante Pound passou ao Almirantado como Primeiro Lord do Mar, levou consigo uma cópia do plano. Foi por isso que o Almirante Cunningham — que em Londres disputara com o predecessor de Pound o cargo de Comandante em Chefe no Mediterrâneo — tomou conhecimento dos traços principais de uma operação projetada e que êle pessoalmente poderia ser chamado a conduzir.

Durante os primeiros cinco meses que se seguiram à declaração de guerra por Mussolini, em junho de 1940, a esquadra italiana mostrou pouca inclinação para se medir com a inglêsa em uma grande ação naval. O Almirante Cunningham realizou não menos de dezesseis incursões no Mediterrâneo, com pouco resultado; mas, mesmo que a frota facista evitasse abandonar o abrigo dos portos, a presença de uma esquadra inimiga pairava como intolerável ameaça sôbre o Almirante inglês, que resolveu tomar disposições para enfrentá-la. Entretanto, durante aquêles primeiros cinco meses de guerra com a Itália a esquadra britânica só possuia um porta-aviões, o *Eagle*. Contava a unidade vinte anos de vida; a sua autonomia era escassa e a couraça, como a velocidade, estava por baixo das exigências modernos. Conduzia dois esquadrões de "wordsfish", porém sòmente 4 caças antigos e nenhum pilôto treinado em caças. Posto que nenhum dos navios da esquadra estava equipado com radar, faltavam-lhe meios de receber antecipadamente aviso de aproximação de bombardeiros inimigos. Dai Cunningham pressionar o Almirantado para que lhe fosse enviado um porta-aviões moderno, com blindagem no convés.

Em agôsto de 1940, chegou da Inglaterra o *Illustrious*, recém-construido e, na época, a última palavra em porta-aviões. Além dos seus esquadrões de "Swordfish", levava também um esquadrão de "Fulmars", novo caça de oito canhões. Da mesma maneira que o encouraçado *Valiant*, que o acompanhava para refôrço da esquadra de Cun-

ningham, o *Illustrious* achava-se equipado com radar. Lyster, que já comandara o *Glorious* em 1938, no Mediterrâneo, e que fôra promovido a Almirante em dezembro de 1939, hasteava no *Illustrious* a insígnia de Contra-Almirante Chefe dos Porta-Aviões no Mediterrâneo.

Logo na sua chegada, o almirante não perdeu tempo e sugeriu a reatualização do plano que dois anos antes preparara para um ataque à frota italiana. Cunningham favoreceu amplamente o plano, até então de impossível realização, e impulsionou seu andamento. Porém, antes de se empregarem ao máximo os aviadores navais, começaram os italianos — em setembro — a sua invasão do Egito, e os esquadrões de "Swordfish" dos porta-aviões britânicos foram chamados a atacar os portos da Líbia e os navios italianos de reabastecimento.

Logo que o *Illustrious* largou da Inglaterra, Lyster ordenou ao seu Estado-Maior o estudo das possibilidades de um ataque contra Tarento. Os comandantes dos esquadrões "Swordfish", entre os quais havia pessoal que anteriormente — em 1938 — servira no *Glorious*, contribuíram com suas opiniões e unânimemente concordaram em que a operação não apresentava qualquer dificuldade insuperável.

O golfo de Tarento onde a esquadra italiana foi atacada pelos aviões do ILUSTRIOUS da ilha Cefalônia.

O pôrto de Tarento abrange uma área interior e outra exterior, conhecidas, respectivamente, pelos nomes de Mar Piccolo e Mar Grande, ambas unidas por um canal estreito e curto. Assim, o Mar Piccolo é quase que completamente fechado e imune aos ataques de superfície com torpedos. O Mar Grande, espaçoso fundeadouro com profundidades que variam entre onze e treze braças, abre-se para o Oeste e

acha-se protegido por extenso quebramar. Tôda a área está guarnecida com defesas antiaéreas, existindo uma artilharia especialmente numerosa em tôrno à entrada ao Mar Piccolo e sôbre os quebramares. Os italianos não possuiam radar, e para o alarme avisando a aproximação do inimigo, confiavam nas instalações de localizadores de son, situadas em volta da área. O PGN em Roma estava sobejamente advertido de que o elemento aéreo da esquadra britânica poderia tentar um ataque contra a sua principal base naval e, conseqüentemente, protegeram seus navios no pôrto rodeando-os com rêdes antitorpedo.

O êxito no ataque inglês dependia da exatidão do reconhecimento fotográfico aéreo, o qual só foi possível com a chegada a Malta de vários aviões norte-americanos "Blenn Martin Mariland" entregues à RAF. A partir dêsse momento, a RAF de Malta manteve Taranto sob contínuo reconhecimento. Era porém aquêle tempo o da infância da interpretação fotográfica. O Quartel-General da RAF do Comando do Oriente Médio acabava de instalar no Cairo uma unidade de interpretação fográfica e foi a ela que se enviou, para receber um breve período de instrução, o oficial assistente de operações de Lyster, Segundo Tenente RNVR Pollck. E êle ainda teve que comprar o seu próprio estereoscópio.

O reconhecimento feito nos começos de outubro pelos "Maryland" com base em Malta acusou a existência em Tarento de cinco encouraçados italianos, oito cruzadores e vinte contratorpedeiros. Planejou-se, conseqüentemente, a incursão para ser realizada no dia 21 de outubro, aniversário de Trafalgar. A maior razão para a escolha desta data foi a de que a Lua estaria quase em plenilúnio. Como o ataque fazer-se-ia vindo do oeste, os navios inimigos apresentariam então suas silhuetas. O luar também ajudaria na decolagem e no pouso dos aviões no porta-aviões, a mais de 170 milhas a leste de Tarento, onde poderiam evoluir sem o perigo de serem detectados.

A fôrça incursionadora abrangeria 30 "Swordfish" que atacariam em duas vagas de 15 aparelhos, com intervalo de meia hora de uma para outra. Em cada onda, nove aviões conduziriam torpedos e seis agiriam como bombardeiros em merguho, para disfarçar. Os torpedos, regulados para passar por baixo das rêdes antitorpedo, iriam provistos de detonadores magnéticos, (Duplex) e ser-lhes-ia retirado o dispositivo de resistência, de modo a ficar ativado o torpedo até o têrmo da sua corrida. Devido à distância que haveriam de percorrer os "Swordfish" para partir e retornar ao porta-aviões, tanques adicionais foram-lhes acomodados a ré, e, como êstes ocupavam muito espaço, foi suprimido o artilheiro que normalmente levavam os "swordfish", na cauda.

Aconteceu que durante a instalação de um dêsses tanques, dentro do "hangar" do *Illustrious*, caiu-lhe das mãos uma chave de parafusos, a um mecânico que dela se estava utilizando. Estabeleceu ela um curto circuito entre alguns terminais e produziu-se um incêndio. Os danos dêle resultantes e a contaminação do combustível pela água lançada

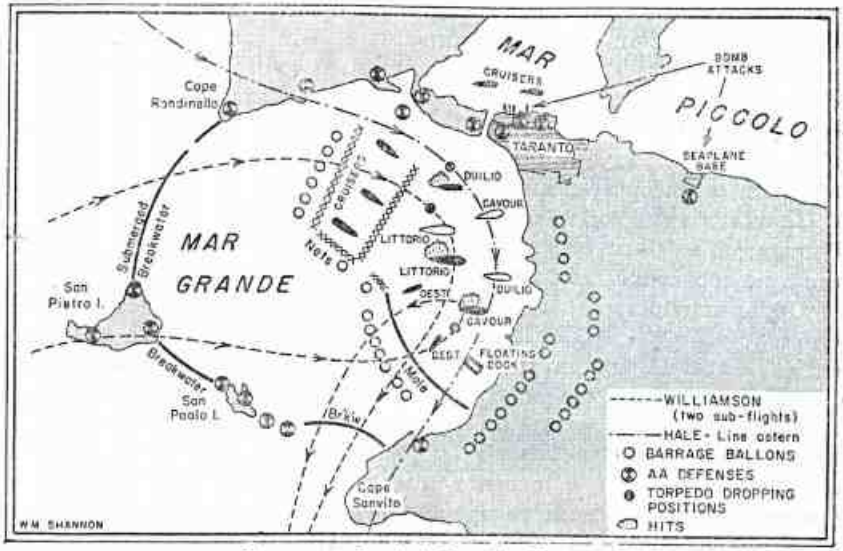
na luta contra o fôgo, malograram o programa, e o ataque teve que ser adiado para o seguinte período de lua favorável, a 11 de novembro.

Os reconhecimentos pela RAF prosseguiam, e, um dia, o Tenente Polock fez uma descoberta importante: numa das fotografias obtidas, chamaram-lhe a atenção uns pontos brancos que, depois de acurado exame, pareceram ser balões de barragem. O pior era a sua posição normal à linha de ataque projetada. Tivera-se a esperança que a última linha protetora a vencer fôssem as rêdes antitorpedos; porém, os pilotos dos "Swordfish" aceitaram como imperturbável estoicismo êste risco adicional. Na realidade, a presença dos balões de barragem não teve qualquer efeito sôbre o ataque, pois houve piloto que, tanto ao atacar como ao retirar-se, passou por entre os balões sem mesmo percebê-los.

Estava programado que os dois porta-aviões britânicos suspendessem de Alexandria para o ataques ao que se dera o nome de "Operation Judgement". Devido, porém, a avaria por bomba sofrida anteriormente pelo *Eagle*, não pôde esta unidade tomar parte. Em conseqüência, cinco dos seus "Swordfish" foram transferidos para o *Illustrious*, juntamente com oito pilotos e oito observadores. O plano de ataque também sofrera alteração: agora só se dispunha de 21 aviões e êles deveriam decolar em duas ondas; uma de 12 e outra de 9 aparelhos. Em vista das restrições impostas pelas rêdes e balões que limitavam as posições de lançamento, só seis aviões torpedeiros em cada incursão executariam o ataque principal. Devido a que a Lua estaria em uma posição diferente, utilizariam-se pára-quedas luminosos para mostrar a silhueta dos encouraçados inimigos. Os bombardeiros atacariam primeiro a rada interna produzindo uma diversão, no intuito de manter dirigidos ao alto os holofotes italianos e assim não ser percebida a aproximação dos torpedeiros. Todos os encouraçados italianos achavam-se ancorados no lado leste do Mar Grande por trás de um espigão interno, de formato de meia lua e protegidos por rêdes antitorpedo. Para leste e oeste o fundeadouro estava guardado por barragens de balões.

Na tarde do dia 11 de novembro o porta-aviões e sua escolta de cruzadores e contratorpedeiros chegaram à posição de lançamento dos aviões e as instruções finais foram dadas aos esquadrões de Swordfish. Um espectador atento a êstes ensinamentos oferecidos pelas tripulações aéreas do Almirante Lyster foi o Capitão de Corveta Opie USN, que se achava embaraçado no *Illustrious* como observador. Bem cêdo, naquêle dia, um avião do porta-aviões voara para Malta para trazer as últimas fotografias dos reconhecimentos de Tarento, as quais foram minuciosamente interpretadas para ter a certeza de que não tinha havido mudanças de posições nas unidades italianas. As fotografias anteriores estavam gastas pelo estudo constante de pilotos para relembrar os fundeadouros e a posição dos navios-alvos, baterias AA, assim como das rêdes e das barragens de balões.

A seguir, para que os trabalhos fôssem perfeitos, um avião "Swordfish" da RAF que patrulhava sôbre Tarento informou que tinha penetrado no pôrto mais um sexto encouraçado. Estavam pois, presentes ali, dois da classe *Littorio*, de 35 000 toneladas, e quatro da classe *Cavour*, de 25 000 toneladas, além dos cruzadores e contratorpedeiros. Mussolini colocara num só cesto os mais vultuosos ovos.



Esquema da batalha de Tarento

O *Illustrious* navegara, contra o vento, a 28 nós, e a sua primeira onda de Swordfish iniciou o vôo às 20,35. Em cinco minutos todos os aviões estavam no ar. Às 21,28 começou a decolagem da segunda onda e em seis minutos oito aviões estavam no ar. O nono sofreu avarias nas asas quando deslizava e foi preciso deixá-lo, para reparação. O piloto e o observador dêste aparelho, decepcionados pela perspectiva de não participar na operação, pediram ao Comandante do Porta-aviões permissão para voar logo que o conserto estivesse pronto. A licença foi concedida e o "Swordfish" levantou vôo meia hora mais tarde. Fez êle um ataque solitário, com bombas, contra Tarento e regressou sem novidade.

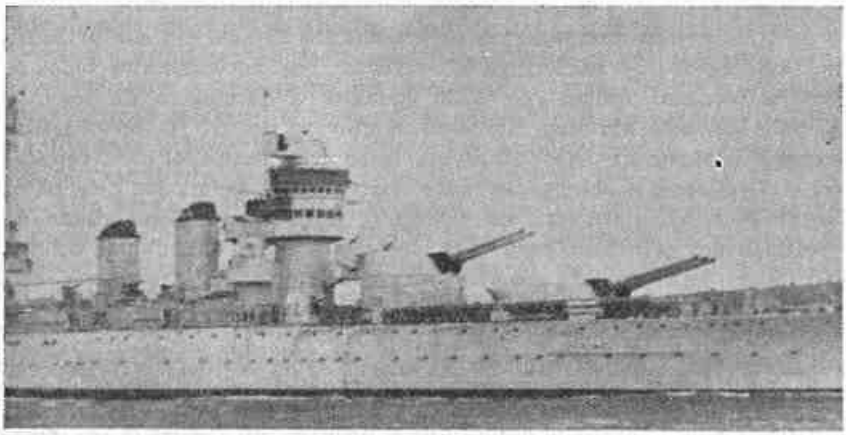
O tanque adicional de um dos aparelhos do segundo vôo desprendeu-se aos 40 minutos da decolagem, o que forçou o piloto a regressar ao *Illustrious*. Resultou, assim, que a incursão foi realizada por vinte aparelhos.

Os guias das duas fôrças incursionistas, Capitães de Corveta K. Williamson e J. Hale estruturaram seu plano de ataque para voar ambos a Tarento na altura de 7 500 pés, à velocidade de 90 nós. Williamson dividiu sua fôrça em dois grupos de três aviões cada um, para

atacar simultâneamente os extremos norte e sul do espigão interno. Depois de destacar-se na frente os dois aeroplanos que lançavam pára-quedas luminosos e que depois bombardeavam alvos terrestres, os aviões-torpedeiros mergulharam, voaram baixo e largaram seus torpedos de alturas que variaram entre 15 e 30 pés e à distância de 700 a 100 jardas dos alvos. O avião de Williamson foi derrubado pelo fôgo AA, logo depois de lançados com êxito os seus torpedos. Êle e o observador conseguiram sair do aparelho e foram feitos prisioneiros. O resto lançou com êxito seus torpedos e pôde sair a salvo.

Hale, com a segunda fôrça, atravessou o continente de este para oeste, para depois virar e mergulhar no Mar Grande, partindo em fila do oeste e escapando em direção ao sul depois de despejar seus projéteis. Foi anunciado que quatro dos torpedos lançados nesta ocasião atingiram os encouraçados. Um avião foi derrubado e os seus tripulantes morreram. Foram essas as únicas baixas. Dezoito "Swordfish" regressaram ao *Illustrious* que navegava frente à ilha Cefalônia, e pousaram no seu convés às 2,30 do dia 12 de novembro.

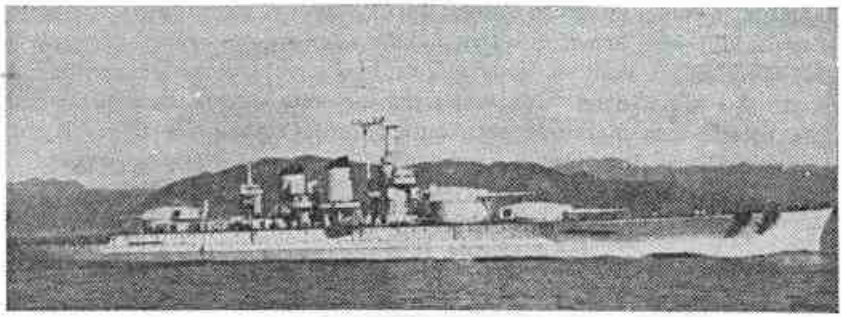
Tôdas as tripulações, em seus comentários, coincidiram em afirmar o volume e intensidade do fogo AA que lhes foi feito. Sòmente das baterias de terra partiram mais de 13 000 disparos, que variavam entre 4 polegadas e 30 calibres, sendo ùnicamente dois os aviões derrubados. Os defensores não empregaram holofotes e os próprios aviadores inglêses julgavam que a falta de êxito nas defesas antiaéreas, que foram alertadas graças à incursão antecipada de um avião da RAF, teve por motivo o fato de os apontadores ficarem ofuscados pela extrema luminosidade das próprias trazadoras.



O CAVOUR, de 25 000 t. afundado em Tarento pela aviação naval britânica.

As bombas lançadas durante os ataques de diversão sôbre o Mar Piccolo foram ineficaces, principalmente por falha nos detonadores. Ainda assim, causaram alguns danos e baixas; porém a maior parte

da esquadra italiana foi avariada neste ataque ousado que até então não tivera paralelo na história da guerra naval. O encouraçado *Littorio*, de 35 000 t. recebeu três impactos de torpedo: dois na primeira incursão e um na segunda. Dois encouraçados mais antigos — o *Conde de Cavour* e o *Caio Duilio* — receberam, cada um, um impacto de torpedo no primeiro e no segundo ataque, respectivamente, sendo-lhes causados sérios danos. O *Littorio* e o *Duilio* tiveram que ser encalhados para evitar o seu afundamento, ficando o primeiro fora de combate durante quatro meses e durante seis o segundo. O *Cavour* afundou e, ainda que mais tarde foi possível recuperá-lo, não chegou a ficar pronto antes do término da guerra. As unidades não avariadas foram apressadamente transladadas a Nápoles.



O encouraçado LITTORIO, de 30 000 t. armado com 9 canhões de 15 polegadas e 12 de 6, capaz de desenvolver 30 nós de velocidade, que recebeu três torpedos dos aviões do ILLUSTRIOUS.

Êste golpe desferido pela Arma Aérea da esquadra inglêsa abalou não só a esquadra italiana, que se congregara em Tarento pronta para atacar Corfu, como o moral de todo o povo italiano que nunca chegou a se refazer por completo dêste e doutros reveses que de perto se lhe seguiram. Do outro lado, foi para a Grã-Bretanha um poderoso estímulo, precisamente na hora em que a Fortuna parecia tê-la abandonado.

Com uma só operação o Almirante Cunningham tornou-se dono do Mediterrâneo. Podiam circular os comboios com entera liberdade para abastecer Malta e trasnportar fôrças e mantimentos para os gregos que tinham apelado por ajuda depois da invasão do seu solo pelos italianos. As guarnições facistas do Dodecanesso ficaram isoladas e interrompidos os fornecimentos do inimigo à África do Norte. Livre da ameaça da esquadra de Mussolini, Cunningham podia levar o apoio de seus canhões ao exército britânico do Nilo que, sob o comando do general Waiwell, expulsou do Egito as fôrças italianas, causando-lhes esmagadora derrota.

Mussolini viu-se obrigado a solicitar ajuda do seu colega do Eixo; o que importou na chegada de Rommel e seu *Afrika Korps* ao Deserto

Oriental, ficando os italianos eventualmente reduzidos ao rol de companheiro menor na luta. Hitler, pela sua vez, viu-se constrangido a distrair fôrças para os Balcãs e adiar o seu ataque a Rússia. Bem que ainda restasse pela frente uma dura luta, a intervenção da Alemanha no norte da África ia produzir a primeira derrota de Hitler, em grande escala, às mãos dos aliados ocidentais.

Tarento ganhou definitivamente para a Arma Aérea da Marinha Real o reconhecimento de que precisava. O Capitão de Mar e Guerra (atual Almirante Sir Denis Boid) que comandou o *Illustrious*, escreveu na sua Parte oficial da ação: "Ainda que a função apropriada da Arma Aérea da Esquadra possa talvez ser a operação de aviões contra um inimigo em mar alto, tem acontecido já e tem-se repetido de maneira indiscutível no presente êxito, que a capacidade de golpear inesperadamente pertence à Arma Aérea da Esquadra. Acredita-se freqüentemente que esta arma, que tem mantido longa luta contra opiniões a ela adversas, é, com os seus aviões não espetaculares, subestimada quanto à sua potência. Confiamos em que esta vitória será tida como uma recompensa merecida para aquêles cujo trabalho e fé na Arma Aérea da Esquadra fizeram-na possível.

(Do "Proceedings" N.º 673)
Tradução de *P. de Miranda.*

PENSANDO NA GUERRA ANTI-SUBMARINO

Os noticiários da imprensa das nações do Ocidente têm refletido com muita nitidez a preocupação causada nos meios navais pelo desenvolvimento acelerado da frota submarina soviética, que, contando com mais de cinco centenas de unidades, poderá, logo no início de hostilidades, desencadear violenta e funesta guerra submarina. Na Segunda Guerra Mundial, iniciada pela Alemanha, que na ocasião dispunha de apenas 57 submarinos operativamente prontos, as conseqüências do ataque ao tráfego marítimo aliado constituíram fator que exigiu providências e esforços titânicos para, inicialmente, atenuá-lo e, posteriormente, ultrapassá-lo. Nessa ocasião a já pequena e insuficiente marinha mercante brasileira sofreu a perda de 31 navios, totalizando 1/5 da sua tonelagem total. Êsses fatos são as lições dadas pela História, da qual aproveitam-se os povos para, no futuro, não vir sofrê-los nova e desnecessàriamente. O grande aproveitamento dessa triste aprendizagem pelos diferentes povos, pode ser medido por um índice: número de marinheiros existentes em cada milhão de habitantes. Vejamo-los, calculados para várias nações, algumas com pequena costa, outras com reduzida marinha mercante e muitas delas incluídas no rol das nações subdesenvolvidas: Chile — 1.360, Grã-Bretanha — 2.580, Cuba — 1.040, Grécia — 1.620, Peru — 538, Portugal — 968, Turquia — 1.470, Argentina — 1.340, Canadá — 1.430, Colômbia — 600, Dinamarca — 1.560, Equador — 1.080, França —

1.330, Itália — 891, Paraguai — 950, Holanda — 2.300, Noruega — 1.330, Espanha — 1.250, Suécia — 1.620, Tailândia — 880, Venezuela — 600, Rússia — 3.760, Uruguai — 534 e Austrália — 1.370. É lamentável que o índice apresentado pelo Brasil — 425 — seja uma afirmação veemente do nosso pequeno aproveitamento das dolorosas lições recentemente recebidas, no decorrer da Segunda Guerra Mundial, após termos sido forçados a reconhecer um estado de guerra, contando apenas com uns poucos navios, em sua quase totalidade absoletos e, por essa razão, com o pessoal naval desatualizado para o cumprimento de suas missões. Nesse sentido não têm faltado os brados de alerta dos responsáveis por nossa política naval os quais, sòmente em 1957, viram concretizados no navio-aeródromo "Minas Gerais" os sonhos de um núcleo de Marinha moderna que possa manter o conveniente adestramento do pessoal e ser a semente da Fôrça Naval que a defesa de nosso solo e de nossos interêsses exige.

—X—

DEMONSTRAÇÃO DE OPERAÇÕES SUBMARINAS, PARA PARLAMENTARES, A BORDO DO SUBMARINO "RIACHUELO"

A convite do Ministro da Marinha, Almirante Mattoso Maia, o lider da maioria na Câmara, Deputado Abelardo Jurema, acompanhado dos Deputados Plínio Lemos, Armando Correia, Clóvis Monteiro e jornalistas Vilas Boas, Otacílio Lopes e Hélio Fernandes, embarcaram nos primeiros dias de outubro a bordo do Submarino "Riachuelo" sob o comando do capitão-de-fragata Diocles Lima de Siqueira, demandando a área de exercícios situada fora da barra do Rio de Janeiro. O submarino mergulhou às 0915, voltando a superfície às 1015. Durante a imersão foram realizados exercícios de Postos de Combate e Contrôle de Avarias, onde ficou demonstrado o excelente estado operativo dessa unidade da Esquadra. No regresso ao pôrto, os Deputados foram submetidos à já tradicional cerimônia do batismo. O submarino "Riachuelo" atracou às 1145 a contrabordo do Capitânia da Esquadra, cruzador "Tamandaré", onde foi realizado um almôço oferecido aos parlamentares pelo almirante Borges Fortes, Comandante em Chefe da Esquadra.

—X—

PROGRESSOS DO RADAR

Um novo sistema rádio-alerta está sendo usado pela Marinha dos EE.UU.. Êste sistema, denominado "Projeto Tepee", pode detectar lançamento de mísseis em qualquer parte do mundo, podendo também ser empregado para descobrir as violações de proibição das provas

nucleares. Em têrmos simples, o sistema consiste na deflexão de sinais de rádio, quando encontram os gases de exaustão dos foguetes em ascensão ou as nuvens de gases das provas nucleares. O "Tepee" vem registrando os lançamentos de mísseis e satélites russos há vários meses, e as experiências americanas durante 2 anos aproximadamente. O novo tipo de radar ultrapassa a limitação dos atuais sistemas de radar, e pode atuar com eficiência na deteção de objetos situados a mais de 5 000 milhas.

Os inglêses estão também aperfeiçoando o radar chamado "tridimensional". O seu navio-aeródromo "Victorius" vem de fazer experiência com um moderno radar tridimensional denominado "Tipo 984". O novo radar é capaz de dar a mais completa e clara imagem aérea e com uma rapidez nunca alcançada. Seu funcionamento semi-automático permite ao "Victorius" uma ilimitada capacidade para comandar, no ar, a defesa aérea feita por aviões, do grupo de ataque a que pertence. Com essa notável invenção vêm os inglêses juntar mais um grande aperfeiçoamento ao navio aeródromo para o qual já contribuíram com a pista inclinada, espêlho de aterragem o catapulta a vapor; inovações sobejamento aprovadas.

—X—

MELHORAMENTOS NA ARMA SUBMARINA

— Um novo sistema de direção de tiro para torpedo, denominada "marca 112" que será instalado a bordo do submarino "George Washington" e será capaz de determinar a posição do inimigo, seu rumo e velocidade, resolverá o problema geométrico do ponto de lançamento e indicará ao operador quando a posição para o disparo é alcançada; bastando para lançar o torpedo que o operador puxe a chave de fôgo. O sistema também ativa o torpedo, após haver o mesmo se afastado uma distância considerada de segurança do submarino que o atirou. Pode ainda ser utilizado como aparelho de defesa antisubmarino, pelo uso de um ou de uma comunicação de vários elementos de detectar alvos.

—X—

— Um gerador eletrolítico de oxigênio, usando corrente elétrica, para separar oxigênio dos átomos da água, adicionará cinqüenta por cento mais de oxigênio ao suprimento normal que os submarinos atômicos levam em cilindros a bordo. Tais geradores, que provirão oxigênio para longas travessias submarinas serão instalados no submarino atômico *George Washington*.

—X—

— *Skpjack*, o mais novo submarino nuclear, em operação, da marinha norte-americana, e o mais rápido do mundo, realizou várias

provas de velocidade e de manobras, em Long Island. Durante as experiências foram batidos todos os recordes de velocidade embaixo d'água, graças a radicalmente nova forma de seu casco. O *Skipjack* é o sexto submarino nuclear construído nos Estados Unidos.

NOVOS TORPEDOS DA MARINHA AMERICANA — O novo torpedo *Astor* da Marinha Americana para ataque aos submarinos e unidades de superfície tem maior alcance que qualquer torpedo atualmente em uso. O novo torpedo, de alta velocidade é de propulsão elétrica, mede cêrca de 20 pés de comprimento, pesa aproximadamente 1 tonelada e é lançado por submarinos.

—X—

— O Torpedo *Marca* 44, lançado pelos navios e aeronaves é um pequeno míssil de propulsão elétrica que procura os alvos velozes navegando nas grandes profundidades.

CENTRO ANTI-SUBMARINO NA ITÁLIA — A marinha dos Estados Unidos e 8 aliados da OTAN cooperarão no estabelecimento de um centro de pesquisas anti-sumarinos em Spezia, Itália. A instalação, que será guarnecida por pessoal militar e cientistas civis das principais potências navais da OTAN, funcionará sob a supervisão do Comando Supremo Aliado do Atlântico.

A marinha estadunidense contribuirá com 8 oficiais e 7 praças. Equipos semelhantes virão da Grã-Bretanha, França, Itália, Alemanha Ocidental, Holanda, Noruega, Dinamarca e Canadá. Já está em curso o trabalho preliminar de construção das instalações, dêsse Centro para o qual os Estados Unidos contribuiram com uma quota de 2,5 milhões de dólares.

NAVIO-AERÓDROMO A PROPULSÃO NUCLEAR — O Congresso dos Estados Unidos, aprovou uma verba de 35 milhões de dólares para o início da construção do segundo navio-aeródromo a propulsão nuclear. O Executivo, havia proposto uma verba de 260 milhões de dólares para um navio-aeródromo convencional, verba esta posteriormente aumentada para 360 milhões de dólares, tendo em vista o aumento de despesas decorrente da alteração do meio de propulsão de novo navio-aeródromo.

—X—

BARREIRA ELÁSTICA — Os navios aeródromos da Marinha Real Britânica estão empregando uma barreira de fios elásticos de nylon, para aterragens de emergência, quando o avião não pode baixar o gancho de retenção normalmente usado. A barreira elástica, verdadeira teia de aranha contra a qual o avião se joga, pode ser montada em dois minutos, salvando-se assim vidas e material preciosos.

P. de M.

RESPIGA

SUMÁRIO: *O Patrono da Marinha — O Museu da Marinha em Paris — O comandante Vinhaes — A Aviação Naval.*

O PATRONO DA MARINHA

Bianor Penalber

O Embaixador Osvaldo Aranha, ao encerramento das comemorações da "Semana da Marinha", no último dia 13, proferiu palavras expressivas e patrióticas junto à estátua de Joaquim Marques Lisboa, o inesquecível almirante Tamandaré. Não foi um discurso leve e para ser ouvido em poucos momentos; constitui uma verdadeira conferência, notável e brilhante, pronunciada com voz firme e clara, em céu aberto, numa bela e radiosa manhã.

Sua excelência fêz um estudo bonito e agradável, sôbre os noventa anos da nobre existência dum homem que se inscreveu nas páginas da nossa História para o julgamento e o aprêço da posteridade. Foi, realmente, uma vida de lutas elevadas, de sacrifícios, de despreendimento, de civismo, de altivez e de probidade.

Só os serviços prestados à Nação, na guerra em que nos empenhamos com os paraguaios, hoje nossos amigos fraternos, definem o valor do almirante Tamandaré, a sua bravura, a sua coragem e a sua generosidade.

Foi uma pessoa que poderia ter tudo, cercando-se de bens materiais, mas atingiu à condição de marquês — distinção que lhe conferiu o Império — sem alterar os seus hábitos modestos, sem de leve claudicar na honradez que lhe era peculiar. Até morrer, não foi um pobre marquês, mas um marquês pobre. É um traço luminoso da vida de Joaquim Marques Lisboa e que contrasta, nos dias de hoje, com a conduta de certos homens, pertencentes ou ligados ao poder público, que enriquecem do dia para noite, graças aos negócios escusos.

Andou muito bem o embaixador Osvaldo Aranha, ao término da sua memorável e fulgurante oração, ao exortar os brasileiros, especialmente os que têm responsabilidade de mando, a pensarem muito e a refletirem antes duma decisão, no exemplo grandioso de Tamandaré.

É de se aplaudir essa exortação. Não são apenas os que pertencem à nossa gloriosa e querida Marinha, que precisam seguir as lições mag-

níficas do seu preclaro Patrono. Nestas horas sombrias e de tormenta, quando se não sabe para onde o Brasil caminha, precisamos, sem dúvida, ter o pensamento voltado para a figura imaculada de Joaquim Marques Lisboa — o Almirante Tamandaré — cujo nome recordamos com unção e carinho.

Diário de Notícias — Rio de Janeiro, 13 de dezembro de 1959.

EM PARIS O MUSEU DA MARINHA

Foi Colbert, o mais célebre dos ministros da Marinha que, em suas Ordenanças de 1679, lançou a idéia de reproduzir, em escala reduzida, tôdas as unidades da frota francesa. Os primeiros maquetistas eram um tanto inábeis, porém de uma verdade notável, visto que mostravam, ao redor dos barcos, as ondas e os golfinhos. No século XVIII, os modelos de barcos ficaram muito em moda. Um certo Pic era muito conceituado e a Marquesa de Pompadour colocou fragatas até em seus salões. Mais tarde, as coleções particulares e as dos arsenais foram reunidas no Louvre, vindo depois a constituir o Museu permanente da Marinha cuja sede atual está no Palácio de Chaillot.

A navegação à vela era bem mais elegante e lisonjeira do que a de vapor, e hoje em dia continua a ser a principal atração das exposições.

Depois dos "Graffiti" de Délos, que representam as mais antigas embarcações gregas, após a Diere Assíria, a Birreme romana e a Nave bizantina, estrêlas do mundo antigo, pode-se ver o Drakkar Vicking que os Normandos usavam para invadir os principais estuários dos rios da Europa.

Se da Idade Média não nos chegou a "Blanche-Nef", pelo menos se conhecem unidades do mesmo tipo, moldagem de baixo relevos adornando certos monumentos como o palacete de Jacques Cœur em Bourges. O maior sucesso de século XV é a "Santa Maria", a principal caravela de Cristóvão Colombo, mandada construir na Andaluzia por Isabel, a Católica.

Chegaram depois os velhos navios da Renascença, dourados, com velas semelhantes a bandeiras de procissão, que levavam, contra ventos e marés, as grossas embarcações amarelas. As figuras de proa eram tão diversas quanto os heróis da antiguidade : o favorito era Hércules. Havia também Henrique IV. Os instrumentos de bordo eram o astrolábio, o sableiro, o mapa gótico, onde brilhava o retrato do Rei, e o famoso "cofre do corsário", cheio de tesouros, que o capitão pregava na tábua de seu camarote. Foi também a época da "Galeasse" veneziana, que só podia ficar sob o comando de um nobre da República, e que, dizem, fêz maravilhas na batalha de Lepante.

O grande século da navegação à vela, onde a arte e a técnica chegaram ao mais alto grau de aperfeiçoamento, foi o século XVIII. A mais famosa galera era a "Reale" — barco capitânia destinado ao General das Galeras, cingida de ouro e com 28 bandeiras púrpura.

Em meio aos numerosos modelos então executados, especialmente pelo famoso Pic, podem-se ver no Museu da Marinha francesa fragatas e galeras, a "Salamandre", a "Bretonne", "l'Intrepide", barcos de primeira ordem, cujas balas pesavam nada menos do que 25 quilos. Vêse também o "Louis XVI", maquete realizada especialmente para instruir o rei-menino, e o último grande barco do século XVIII: o "Achille", acabado em 1803 e incendiado em Trafalgar em 1805.

Além das maquetas há também numerosas telas, entre elas a coleção do Marquês de Rossel, súdito de Luís XVI. Êsse marquês é o avô dos pintores da Marinha, que contaram nomes de grandes artistas, como Marquet e Waroquier.

E cada ano, obras antigas e novas são expostas no Salão da Marinha. Os paquetes de nossos tempos: "Libertè" ou "Normandie", são maravilhas de técnica e ciência; nunca chegarão, todavia, a ter o mesmo encanto e esplendor dos barcos a vela, tal como essa galeota flamenga que o pôrto de Dunkerque ofereceu a Luís XV e que todos os visitantes do Museu admiram.

Do "Diário de Notícias".

O COMANDANTE VINHAES

R. M. Costa Lima

Entre os grandes nomes daquela falange de sonhadores da jornada republicana, sinceros reformadores do regimen brasileiro em 1889, que tiveram a honra de assinar a preciosa Constituição de 24 de fevereiro de 1891, na qualidade de representante desta Capital figura o Capitão-Tenente José Augusto Vinhaes, depois de reformado.

O "Tenente" Vinhaes, que naqueles dias dirigiu a Repartição dos Telégrafos, ficou na lembrança dos que atuaram no seio da Assembléia Constituinte, de modo profícuo e benéfico.

Era moço, cheio de entusiasmo e patriotismo, seguindo sempre uma vida laboriosa, na qualidade de redator da REVISTA MARÍTIMA BRASILEIRA, terçando idéias nos assuntos navais da sua carreira interrompida, sem ambicionar lugares ou posições políticas.

Sua fama ficou sempre ao lado dos homens da época: Deodoro, Wandenkolk, Júlio de Castilho, Benjamin Constant, Quintino, Silva Jardim, Demétrio Ribeiro, Aristides Lobo e outros, todos engulidos pelo túmulo.

Parece que, hoje, só resta um nome respeitável: Borges de Medeiros.

Foi um exemplo de desinterêsse e renúncia, talvez porque, cêdo, tivesse compreendido a frase sincera de Lopes Trovão a Benjamin Constant: "Esta não era a República com que sonhavamos...

Republicano histórico, conformou-se com a situação e na modesta atuação na "Revista", afastado do turbilhão das paixões e da política

que tanto deturpa os homens, contentou-se com o que teve, quando podia ser tudo, embora tivesse quem, um dia, o chamado de "famigerado"...

Deu sempre provas de invejável capacidade, através do algodão de seus cabelos; recordando, ao vivo, entre os estudantes de Direito, aquêles dias tumultuosos de visão e idealismo democrático.

Foi sempre um espírito confiante nos destinos da Pátria, animando, pela palavra escrita e falada, os moços a serem coesos nos destinos do Brasil.

Bendita velhice!

Singra — Rio de Janeiro, 30 de maio de 1959.

A AVIAÇÃO NAVAL

Maurício Joppert da Silva

No dia 8 dêste mês publicavam alguns jornais do Rio uma pequena notícia, tudo fazia crer de fronte oficial, dizendo que o alto-comando da FAB considerava que a criação da aviação embarcada, com pessoal e material pertencentes à Marinha, representava a alteração da própria estrutura do Ministério da Aeronáutica e comprometia sèriamente o desenvolvimento da Fôrça Aérea Brasileira, necessária à segurança nacional.

Referindo-se à introdução de um documento intitulado "Doutrina de Emprêgo da Fôrça Aérea no Brasil", terminava a notícia transcrevendo trechos do mesmo nos seguintes têrmos:

"Esta é a doutrina que estava em vigor quando a Marinha comprou o navio--aeródromo *Minas Gerais* e esta é a doutrina que está em vigor até hoje.

"Quebrar a doutrina atual, criando uma aviação embarcada com pessoal e material pertencentes à Marinha, representa sobrecarregar a própria Marinha com uma tarefa que dificilmente poderá executar a contento, e onerar, exageradas e desnecessàriamente, nossas despesas militares".

Ora, quem acompanhou a evolução das fôrças aéreas, nos diversos países, que as criaram e usaram nos últimos 20 anos, sabe que a doutrina citada é obsoleta, foi ultrapassada pela fôrça da experiência duramente realizada, em vigor hoje sòmente no Brasil. Ainda mais, não procedem os argumentos agora desprovidos de sentido que visam perpetuar uma situação caduca pelos fatos posteriores.

Definindo o objetivo da FAB, o Decreto-Lei n.º 9 889, de 16 de setembro de 1946, dispunha que ela se destinava a "atender e executar as operações combinadas com as demais fôrças armadas e a defesa aérea do País". Escapava, pois, de sua alçada a "aviação embarcada", que não visa "operação puramente aérea", nem "operação combinada", nem "a defesa aérea do País" no sentido daquele

decreto-lei, conforme veremos, adiante. A "aviação embarcada" é hoje um elemento tático das marinhas modernas, parte integrante dos navios-areródromo, sem os quais uma esquadra de batalha não poderá entrar em operações.

A primeira nação a criar um ministério do Ar, em 1918, foi a Inglaterra, experimentando o sistema de entrega à gloriosa RAF a aviação embarcada nos seus navios-aeródromo. As dificuldades práticas foram de tal monta, os atritos entre os dois ministérios tão constantes, as falhas de material, de treinamento do pessoal, as divergências de ponto-de-vista tantas que provocaram um mal-estar insustentável, a ponto de, em 1937, dois anos antes da Grande Guerra, a Marinha incorporá-la definitivamente, assumindo ainda a direção da aviação destinada à defesa-de-costa.

E a RAF, acabou? Não, encarregou-se da aviação estratétiga, para destruir objetivos de valor militar em território inimigo e tomou conta da defesa aérea do país, enfrentando e acabando por dominar as agressões da Luftwaffe, depois de 1939.

Eis o grande exemplo a inspirar doutrinas realmente eficientes. Hoje as fôrças aéreas têm uma nova missão além daquelas citadas que se esboçava ao terminar a Segunda Guerra Universal: a questão dos teleguiados.

Nos Estados Unidos, tanto a Marinha como o Exército têm as suas aviações próprias, independentes da USAF que se encarrega da aviação estratégica, da defesa aérea do território e das bases aéreas em território estrangeiro. Além disso, até pouco tempo, cada uma das três armas desenvolvia suas pesquisas de foguetes e teleguiados, o que parece ter dipersado esforços, permitindo à Rússia adquirir algumas vantagens que lhes serviram de advertência, obrigando-os a providências que restabeleceram o equilíbrio entre os dois grandes rivais na corrida de armamentos modernos.

A Alemanha criou o ministério do Ar em 1933; a Luftwaffe, porém, não atendia ao que a Marinha reclamava, originando-se atritos freqüentes que se estenderam através de tôda a guerra. É verdade que a Alemanha não chegou a formar esquadras de batalha que atuassem em mares distantes, de modo que a falta de uma aviação naval não chegou a ser fundamental nas operações que empreendeu; mas assim mesmo a Luftwaffe não lhe podia dar quanto ela julgava necessário.

Nenhum país, dispondo ou não de navios-aeródromos, adota hoje a doutrina sôbre a qual se está insistindo no Brasil. Entre os que possuem navios-aeródromo com aviação embarcada da própria Marinha, citam-se os Estados Unidos, a Inglaterra, o Canadá, a Austrália, a França, a Índia, a Holanda e a Argentina. Sem navio-aeródromo, mas com aviação naval, isto é, da Marinha, encontram-se a Rússia, a Alemanha Ocidental, Portugal, Iugoslávia, Japão, Chile, Uruguai e Paraguai.

A questão da economia, que se alega em favor da doutrina brasileira, desaparece quando se a examina mais de perto. Não há vantagem a favor da FAB no que se refere à compra do material, isto é, do navio-aeródromo e dos aviões: a despesa é a mesma para a Marinha ou para a Aeronáutica. Afirma-se, porém, que seria necessário criar, além da escola de aviação que já existe para a FAB, outra para a Marinha, o que seria um absurdo porque uma mesma escola poderia dar a instrução inicial aos dois corpos de aviadores, fazendo os da Marinha a parte completamente nas suas bases e em seus navios, como a FAB teria que fazer se fôsse guarnecê-los.

A favor da aviação naval milita a circunstância de que durante os cruzeiros cada homem a bordo dos navios-aeródromo tem diversas tarefas a realizar, de natureza puramente marítima, não podendo haver no pessoal compartimentos estanques, isto é, homens com uma só tarefa específica. O pessoal da aviação embarcada, além de saber voar, precisará conhecer os serviços de rotina do navio, sem o que será a bordo um grupo sempre em choque com o restante da guarnição. Não é, pois, possível, sem graves prejuízos para as operações do navio, isoladamente ou em conjunto, que o pessoal especializado em aviação seja alheio a essas atividades.

Além disso, por mais que se queira harmonizar elementos de mentalidades diversas em sua formação técnica inicial, subordinados a ministérios e a regulamentos diferentes, com vantagens financeiras que não são as mesmas, serão inevitáveis os atritos, as rivalidades, as dificuldades na fixação de responsabilidades como aconteceu na Inglaterra e como se vai notando desde já entre nós: a Marinha não comparece aos exercícios de "aviação embarcada" nos campos de Santa Cruz, nem a Aeronáutica reconhece os helicópteros adquiridos pela Marinha e tripulados pelos seus pilotos.

Há ainda a notar que não bastam os aviões e pilotos a bordo para se ter aviação embarcada: será necessário ainda um corpo de auxiliares e uma oficina especializada. No caso de pertencer ela à Marinha não haverá dificuldade para suprir esta ou aquêle, mas, se fôr entregue à Aeronáutica, novos problemas de alojamentos e de instalação haverá a considerar e cuja solução não será simples, dada a diversidade de regulamentos de uma e de outra classe militar.

O que todos os brasileiros desejam é que seus dirigentes se coloquem acima das vaidades e das competições pessoais e que resolvam com isenção de ânimo e com sabedoria dos problemas dos quais dependerão o progresso e o futuro da Nação. Não poderá haver rivalidades, nem a preocupação de superioridade entre as classes militares: tôdas são igualmente úteis e devem ser igualmente fortes.

A Marinha desempenhou na integração da unidade nacional, por ocasião da proclamação da Independência, um papel histórico decisivo. Mais tarde, na guerra com o Paraguai, não lhe faltou bravura nem espírito de colaboração com o Exército. Nas duas guerras univer-

sais não mediu sacrifícios e foi para a luta com os recursos que pôde mobilizar. Cobriu-se de glórias e honrou o Brasil. Por isso é querida e admirada pelo povo.

Tem que ser equipada com os progressos de arte naval, instruída pela experiência dos últimos conflitos, de modo a poder enfrentar futuras eventualidades sem sacrifícios inúteis de vida e de material por falta de providências oportunas.

O Globo — Rio de Janeiro, 19 de agôsto de 1959.

NOTICIÁRIO

BRASIL

DIA DA BANDEIRA

As cerimônias do culto à Bandeira foram presididas pelo titular da pasta, almirante Mattoso Maia e a elas compareceram todos os servidores civis e militares lotados nos diversos órgãos com séde no prédio do Ministério da Marinha. Exatamente ao meio dia a Bandeira Brasileira foi içada ao som do Hino Nacional, no mastro existente no cais em frente ao prédio do Ministério. Terminada a cerimônia do içamento da Bandeira, foi lida a ordem do dia do Chefe do Estado-Maior da Armada, alusiva à data comemorada, e logo após todos os presentes entoaram o Hino à Bandeira, sob a regência do mestre da Banda de Música do Corpo de Fuzileiros Navais. O cerimonial terminou com a saída do ministro Mattoso Maia após o desfile da tropa, em continência à Bandeira Nacional que estava na ocasião, escoltada por todos os almirantes presentes.

— O Chefe do Estado-Maior da Armada, almirante-de-esquadra Jorge da Silva Leite, baixou a seguinte ordem do dia alusiva ao Dia da Bandeira :

"Nesta hora que vivemos, difícil e ansiosa, busquemos inspiração nos magníficos e patrióticos pensamentos de Coelho Netto. "Não há religião sem Deus nem Pátria sem bandeira. Prestar culto à Bandeira é venerar o espaço e o tempo nos limites geográficos de uma Nação e nela a Raça e tudo que ela representa e abrange. Venera-se na Bandeira o espaço pelo amor à terra maternal. Venera-se nela o tempo pelo culto ao passado, de onde ela vem; no amor do presente, a que ela assiste e na ansia pelo futuro para o qual ela acena desfraldada no mastro. Honra-se a Raça pelo respeito religioso que se deve aos mortos construtores e semeadores; pela solidariedade que se deve aos vivos, colaboradores na obra do engrandecimento nacional, e pela confiança com que esperamos os que hão de vir continuar a construção em que trabalharam os que são hoje terra, e em que trabalhamos nós. Que é a Bandeira ? É um pano e é uma Nação, como a Cruz é um madeiro e é tôda uma Fé. No culto da Bandeira encerram-se todos os nossos deveres, desde os que nos são ditados pelo amor até os que

nos são prescritos pela Lei. Assim como nos descobrimos diante do Sacrário, que encerra a Hóstia, que é o símbolo de Deus, descubramo-nos diante da Bandeira, que é o símbolo da Pátria".

COMANDO EM CEHFE DA ESQUADRA C. "TAMANDARÉ"
(Capitânia)

RIO DE JANEIRO, D.F. 17 de dezembro de 1959

ORDEM DO DIA N.º 0034-59
Saudação Natalina.

Chega a seu término feliz mais um ano que foi marcado e balizado por incessante, produtiva e intensa atividade e movimentação em todos os setores da Esquadra.

Suas guarnições souberam cumprir integralmente seu dever, sem hesitação, sem reservas, por mais árduas que fôssem as tarefas a elas impostas.

Esta exemplar conduta é característica de sólida disciplina, de alto moral e de invejável espírito de classe, apanágio do marujo brasileiro: Ela explica e justifica o conceito cada vez mais elevado que a Marinha desfruta perante o país fazendo-a, por tôdas as classes sociais. estimada, respeitada e admirada.

Manifestando o orgulho legítimo de ter sob meu Comando, homens de tal têmpera, aproveito esta época de festas de confraternização, extensa e intensa, para enviar a tôdos, oficiais, graduados e praças e digníssimas famílias, uma palavra de elogio junto com os melhores votos de Alegre Natal e muito feliz Ano Novo.

Diogo Borges Fortes — Almirante de Esquadra

RELÓGIO ATÔMICO

O professor Dr. *Roberto Guillomette*, engenheiro francês, chefe da oficina de Relojoeiro e de Mecanismo de Alta Precisão, do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro inventou um relógio a que deu o nome de *RELÓGIO ATÔMICO*, que funciona sem corda, sem ligação elétrica, sem qualquer manipulação e, o que é mais curioso, não pára nunca, porque funciona através da captação da energia cósmica.

Êsse relógio consta de uma peça de mármore, de excepcional beleza, medindo 2,40 m de altura, Nela é configurada uma mulher, representando "Miss Universo", tendo à mão esquerda um relógio com

a forma de um "Sputnik", e com antena especial, para a captação da energia cósmica, necessária ao funcionamento do mecanismo.

Êste invento já foi patenteado.

DIA DA INDEPENDÊNCIA

O Dia da Independência foi comemorado na Marinha, segundo estabelece o Cerimonial Marítimo, como dia de "Grande Gala". Todos os navios, onde quer que se encontravam içaram o embandeiramento em arco, ao nascer do sol, acompanhando o cerimonial do içamento da Bandeira Nacional, ao som de uma salva de 21 tiros. O embandeiramento foi mantido até a hora do pôr do sol, ocasião em que foi arriado, acompanhando ainda a Bandeira Nacional e com nova salva de 21 tiros. Exatamente ao meio dia, também foi disparada outra salva, em homenagem à data festejada. No pôrto do Rio as salvas foram dadas pela Bateria de Salvas do Centro de Instrução "Almirante Wandenkolk".

No desfile do Dia da Pátria a Marinha foi representada pelos garbosos Aspirantes da Escola Naval, pelos alunos do Colégio Naval e da Escola de Marinha Mercante do Rio de Janeiro e ainda por dois regimentos, um de fuzileiros navais e outro de marinheiros. Uma Companhia de Polícia do Corpo de Fuzileiros Navais participou do desfile que foi encabeçado pela formosa Banda Marcial dos Fuzileiros a maior e mais completa banda do mundo.

CORPO DE MARINHEIROS NACIONAIS

123.º aniversário

Em 1836, nesta data, foi criado o Corpo de Marinheiros Nacionais (primitivamente "Corpo de Imperiais Marinheiros"). Esta corporação substituiu o antigo "Depósito da Marinhagem e Recrutas", dependente do Inspetor do Arsenal de Marinha do Rio de Janero, estabelecido em 1826, durante a guerra da Cisplatina, para suprir e alterar as tripulações dos navios da esquadra, e tinha o seu quartel na velha náu *Vasco da Gama*, para cujo comando fôra designado em 19 de dezembro de 1826 o Capitão-de-Fragata Francisco Assis Cabral do Canto Teive. Um decreto legislativo de 15 de outubro de 1836 autorizou o govêrno a formar, sucessivamente, "Companhias Fixas de Marinheiros", de 100 praças cada uma, conforme propusera o Ministro da Marinha. Finalmente, em 22 do mesmo mês, por decreto subscrito pelo Padre Diogo Feijó, Regente, em nome do Imperador, e referendado pelo Brigadeiro Salvador José Maciel, Conselheiro de S. M. Imperial, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha, efetivou-se a determinação legislativa, organizando-se logo quatro companhias. O

restante das equipagens era constituído por mercenários estrangeiros contratados e nacionais recrutados compulsòriamente. Cada companhia ficou assim constituída: 1 1.º Tenente (Capitão-tenente) Capitão-da-Companhia; 1 2.º Tenente (1.º tenente); 2 Guardas-Marinha (2.º Tenentes); 1 Contramestre; 1 Guardião; 1 1.º Furriel; 1 2.º Furriel; 4 Cabos Marinheiros, 18 primeiros marinheiros, 26 Terceiros Marinheiros e 26 Aprendizes-Marinheiros. Em cada companhia devia haver 2 Tambores e 2 Pifanos, escolhidos entre os Aprendizes-Marinheiros, os quais, atingida a idade para serem elevados a Marinheiro, podiam continuar na mesma especialidade. O número de Terceiros Marinheiros e de Aprendizes podia ser elevado na proporção das vagas nas classes superiores, enquanto os mesmos graduados não satisfizessem as condições para promoção. Organizadas as Companhias, por decreto de 17 de março de 1837 foi criado o cargo de Comandante Geral, que devia ser exercido por oficial superior. O primeiro oficial nomeado para êsse lugar foi o Capitão-Tenente (Capitão de Corveta) José Joaquim Faustino. Êste oficial, de origem portuguêsa, nasceu em Santarém, em 1784, matriculou-se na Academia de Marinha em 10 de março de 1810, reformou-se como Capitão-de-Fragata em 1842 e faleceu no Pará em 13 de abril de 1846.

BAIXA DO TENDER "BELMONTE"

O ministro Mattoso Maia expediu aviso ao chefe do Estado-Maior da Armada determinando a baixa do tender *Belmonte* do serviço ativo de nossa Armada. O atual tender *Belmonte* foi incorporado à Esquadra, como cruzador-auxiliar de 2.ª classe, no ano de 1918, tendo participado da Primeira Guerra Mundial, incorporado à Divisão Naval em Operações de Guerra, comandada pelo insigne almirante Pedro de Frontin. Na Segunda Guerra Mundial o tender *Belmonte* deslocou-se para Recife onde permaneceu como navio-comando da gloriosa Fôrça Naval do Nordeste, sob o comando do almirante Soares Dutra e, também, prestou serviços como navio-oficina apoiando os então já numerosos navios que se empenharam na defesa de nosso tráfego marítimo. O *Belmonte* que desloca 5.227 toneladas, foi construído em 1912, em Rostock, para a marinha mercante alemã, à qual pertencia com o nome de *Valesia*, quando foi confiscado pelo govêrno brasileiro como represalia aos atos de guerra do império alemão contra navios de bandeira brasileira. Após o confisco foi incorporado ao Lloyd Brasileiro, com o nome de *Palmares*, e, logo após, à Marinha Brasileira onde prestou inestimáveis serviços durante mais de 41 anos. Desde o regresso da Fôrça Naval do Nordeste, ao Rio, no término da 2.ª guerra, o *Belmonte* achava-se paralisado na ilha das Cobras, servindo de navio-comando da Flotilha de Contratorpedeiros e ainda prestando relevantes serviços como navio-oficina. A baixa do *Belmonte* foi determinada por não ser econômica sua permanência no serviço ativo.

COMISSÃO DE ENERGIA NUCLEAR

Segundo comunicação do comandante do navio-hidrográfico *Órion*, foi concluído e reconhecimento oceanográfico realizado na baía da Ilha Grande, por solicitação da Comissão de Energia Nuclear, para escolha de um local conveniente para a instalação de um reator atômico, restando ainda averiguar a penetração de água salgada em rios existentes no local. O comunicado acrescenta que os técnicos da Comissão de Energia Nuclear, embarcados nesse navio, já concluíram o reconhecimento do terreno, executado com o apoio do pessoal de bordo.

SEMANA DA ASA

O titular da pasta enviou ao ministro da Aeronáutica, brigadeiro Correia de Mello o seguinte telegrama de cumprimento, por motivo do início da "Semana da Asa": *"Ao ensejo início comemorações Semana Asa apresento Aeronáutica, na pessoa de Vossa Excelência, em nome Marinha e meu próprio, nossas congratulações transcurso tão auspiciosas festividades glorificação patrono Fôrça Aérea Brasileira, formulando melhores votos prosperidade irmãos armas para grandeza Brasil".*

O TITULAR DA PASTA EM BRASÍLIA

Às 12 horas do dia 2 de outubro pp. o ministro Mattoso Maia, desembarcou no Galeão, procedente de Brasília, onde esteve com oficiais de seu Gabinete para visitar as obras de interêsse da Marinha. O titular da pasta seguiu para Brasília so dia 30 de setembro e logo após a chegada sobrevoou a extensa área reservada para as instalações navais bem como tôdas as obras que estão sendo realizadas pela NOVACAP. Nesse mesmo dia e no dia seguinte o ministro e sua comitiva visitaram o terreno da Marinha que fica no extremo Sul do Distrito Federal, à margem da rodovia Belo Horizonte-Brasília e será cortado pelos trilhos ferroviários que darão acesso à nova Capital. Nesta visita ao terreno o titular da pasta esteve na barragem de Saia Velha, dentro do terreno e inspecionou as obras para o alojamento *provisório* do Destacamento de Fuzileiros Navais de Brasília, obras essas já próximas de conclusão. A seguir o almirante Mattoso Maia esteve na barragem de *Paraná*, para a qual o Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro está construindo as comportas; inspecionou o futuro prédio do Ministério da Marinha, na Esplanada dos Ministérios e o escritório do Serviço de Instalação da Marinha do Brasil, em Brasília (SIMBB). O Ministro Mattoso Maia ficou vivamente impressionado com o adiantamento das

obras e fixou com o chefe do SIMBB, capitão-de-fragata Arthur Azevedo Hening, as providências que possibilitarão a mudança do Ministério, na data prevista. O titular da pasta esteve, também, em demorada palestra com o Dr. Israel Pinheiro, presidente da NOVACAP, para assentar medidas de mútuo interêsse, ficando desde então estabelecida uma visita do Almirantado Brasileiro à Brasília. Durante sua permanência na nova Capital, o almirante Mattoso Maia foi acompanhado pelo Dr. Ernesto Silva, um dos diretores da NOVACAP, nas diversas visitas realizadas, e homenageado pelo Rotary Club local no jantar semanal daquela agremiação.

ENERGIA NUCLEAR

A 31 de agôsto pp. foi assinado um convênio entre a Comissão Nacional de Energia Nuclear e o Ministério da Marinha, representados, respectivamente, pelos almirantes Octacílio Cunha, presidente da Comissão de Energia Nuclear e Heitor Doyle Maia, diretor de Eletrônica da Marinha.

Registrou-se assim mais um exemplo da coordenação de esforços tão necessária ao progresso no terreno das atividades científicas e tecnológicas, máxime num país como o nosso, de recursos ainda modestos, quer em equipamentos quer em técnicos, para enfrentar as exigências da era tecnológica em que vivemos.

A participação da Marinha no desenvolvimento de nossa tecnologia nuclear ficará a cargo do Instituto de Pesquisas da Marinha. Está previsto que sua contribuição inicial mais acentuada será no desenvolvimento de equipamentos eletrônicos de medidas e de contrôle para reatores nucleares e que serão produzidos pela indústria nacional.

BASE NAVAL DO RIO DE JANEIRO

Em aviso dirigido ao Chefe do Estado-Maior da Armada, o titular da pasta aprovou o plano diretor para instalação da Base Naval do Rio de Janeiro, que será o órgão da Marinha destinado a dar apoio logístico às Fôrças Navais, navios e estabelecimentos da Marinha Brasileira, na área do Rio de Janeiro. A Base Naval do Rio de Janeiro reunirá sob um único Comando, todos os estabelecimentos que na área do Rio de Janeiro prestam apoio logístico, próprio de uma base naval e será instatalada em dependências a serem desmembradas do Arsenal de Marinha do Rio de Janeiro. Os estudos, planejamento e instalação da Base Naval do Rio de Janeiro serão feitos por uma comissão a ser designada pelo Ministro da Marinha, composta de representantes dos vários órgãos da administração naval, podendo ser convocados, temporária-

mente, assessores militares ou civis da marinha, a fim de esclarecer a comissão em assuntos especiais, quando solicitado pelo presidente da comissão ou pelo Chefe do Estado-Maior da Armada.

JUNTA INTERAMERICANA DE DEFESA

Chegou no dia 16 de agôsto pp., ao Rio, em avião que aterrizou no aeropôrto do Galeão, o general fuzileiro naval Leunel C. Shepherd, Chefe da Junta Interamericana de Defesa, em viagem de visita às nações sul-americanas. Acompanham o General Shepherd, o seu Sub-Chefe Brigadeiro do Ar. W.K. Shaer e cinco oficiais, entre êles o Capitão de Fragata Geraldo Azevedo Henning, da nossa Marinha. O chefe da Junta e sua comitiva foram recebidos pelo Chefe do Estado-Maior das Fôrças Armadas, além de representantes do titular da pasta da Marinha do Chefe do Estado-Maior da Armada e do Comandante Geral do Corpo de Fuzileiros Navais. No dia seguinte os visitantes estiveram no Quartel-General do Corpo de Fuzileiros Navais onde foram feitas uma demonstração de ordem unida e uma exibição da Banda Marcial do CFN, conforme desejo do General Shepherd. Após a visita, o Almirante Serejo ofereceu um almôço ao Gal. Shepherd e sua comitiva. Nesta mesmo dia, o chefe da junta, auxiliado por oficiais de sua comitiva, pronunciou um conferência, no Estado-Maior das Fôrças Armadas. Os visitantes embarcaram, à noite, com destino aos Estados Unidos.

N.E. "CUSTÓDIO DE MELLO"

Viagem de Instrução para Guardas-Marinha

O navio-escola *Custódio de Mello* suspendeu no dia 1.º de agôsto para a viagem de instrução dos 174 guardas-marinha de 1958 que assim completarão a sua formação para o oficialato. O navio foi visitado pelo Almirante Jorge Leite, ministro interino, suspendendo logo a seguir para Recife, primeiro pôrto a ser visitado no cruzeiro de dois meses de duração, ao largo de nossa costa. Depois, caso os recursos financeiros o permitam, o navio seguirá para o estrangeiro levando a bandeira nacional a Portugal, Itália e África. O programa previsto para a 1.ª fase da viagem é o seguinte: de 5 a 8 de agôsto em Recife; de 17 a 21 em Manaus; de 24 a 26 em Belém; de 7 a 11/9 em Rio Grande; de 26 a 29 em Vitória e de 19 a 2/10 em Salvador. O *Custódio de Mello* está sob o comando do Capitão-de-Mar-e-Guerra Júlio Xavier de Araújo e Silva e tem 17 oficiais em sua praça d'ármas.

ALMIRANTE LEWIS PARKS

Chegou a 12 de outubro pp., ao Rio de Janeiro o contra-almirante Lewis S. Parks, comandante do 15.º Distrito Naval da Marinha norte-americana, com sede no Panamá, ao qual cabe a responsabilidade do apoio logístico aos países sulamericanos em cumprimento aos pactos de Defesa e Assistência Mútua. A fé de ofício do almirante Parks é uma das mais brilhantes.

S. Excia. esteve no gabinete ministerial em visita de cortesia ao titular da pasta, almirante Jorge do Paço Mattoso Maia, e logo após concedeu uma entrevista coletiva à Imprensa na sede da Missão Naval Americana.

INSTITUTO DE PESQUISAS DA MARINHA

A Câmara dos Deputados em sessão noturna realizada a 19 de julho pp., aprovou o crédito especial necessário para o prosseguimento das obras do Instituto de Pesquisas da Marinha na Ilha do Governador, pràticamente paralizadas há algum tempo por falta de recursos financeiros. Com a disponibilidade da verba concedida, a Marinha prosseguirá neste seu empreendimento cujos frutos muito beneficiarão as ciências nacionais e a indústria de uma maneira geral, face à orientação das pesquisas que serão realizadas. Lucrará também a economia nacional pelo desenvolvimento de equipamentos técnicos de uso civil generalizado, além do emprêgo específico militar-naval e de sua utilização na Marinha Mercante. Pode-se afirmar que em qualquer compra de equipamento no estrangeiro, o Brasil paga, entre várias outras coisas, por uma pesquisa e um desenvolvimento que levam progresso e riqueza para o país vendedor. Esta parcela, em assuntos navais, após o funcionamento do Instituto, permanecerá, parcialmente, em nosso País, permitindo, também, que os industriais brasileiros sejam beneficiados com os resultados das pesquisas e dos estudos que cada vez mais passam a ter interêsse geral, seja qual fôr o ramo a que êles precìpuamente se destinam.

VICE-ALMIRANTE CA PAULO ANTÔNIO TELLES BARDY

Pelo Decreto n.º 1 964-B, de 3 de setembro de 1959, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao pôsto de vice-almirante, o contra-almirante Paulo Antônio Telles Bardy.

VICE-ALMIRANTE, CA
ADALBERTO DE BARROS NUNES

Pelo Decreto n.º 2 518-M, de 17 de novembro de 1959, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao pôsto de vice-almirante, o contra-almirante, CA Adalberto de Barros Nunes.

CONTRA-ALMIRANTE, CA
MURILLO VASCO DO VALLE E SILVA

Pelo Decreto n.º 2 563-B, de 26 de novembro de 1959, foi promovido, por merecimento, no Corpo da Armada, ao pôsto de contra-almirante, o capitão-de-mar-e-guerra Murillo Vasco do Valle e Silva.

ATOS ADMINISTRATIVOS

Instituto de Pesquisas da Marinha — A Lei N.º 3 601, de 29 de julho de 1959, autoriza ao Ministério da Marinha a abrir um crédito especial de Cr$ 85 000 000,00 para atender às despesas com o prosseguimento da construção e instalação do Instituto de Pesquisas da Marinha. (Bol. 32/59).

Distintivo do NHi "Sirius" — O Aviso N.º 1634, de 10 de julho de 1958, aprova e publica o distintivo do NHi *Sirius*. (Bol. 32/59).

Distintivo do Sanatório Naval de Nova Friburgo — O Aviso N.º 0 350, de 17 de novembro de 1959, aprova e publica o distintivo do Sanatório Naval de Nova Friburgo. (Bol. 32/59).

Bandeira Nacional da Turquia — A Subchefia de Informações do EMA publica o modêlo oficial da bandeira nacional da Turquia a ser hasteada em edifícios públicos ou navios de guerra ou mercantes. (Bol. 32/59).

Contagem do tempo de serviço ativo nas Fôrças Armadas por funcionários civis — A Lei N. 3 615, de 12 de agôsto de 1959, dispõe a contagem do tempo de serviço ativo nas Fôrças Armadas para os funcionários civis. (Bol. 34/59).

Reclassificação de navio — Pelos Avisos Nos. 1 831 e 1 833, de 14 agôsto de 1959, são reclassificados: O Navio-Escola *Almirante Saldanha* como Navio-Hidrográfico; *José Bonifácio* como Navio-Faroleiro;

os Caça-submarinos *Piraquê, Pirambu, Piraju, Pirapiá* e *Piranha* como Navios de Patrulha. (Bol. 34/59).

Distintivo da Fábrica de Torpedos da Marinha — O Aviso N.º 2 046, de 29 de agôsto de 1957, concede e publica o distintivo da Fábrica de Torpedos da Marinha. (Bol. 33/59).

Distintivo da Escola de Aprendizes Marinheiros de Santa Catarina — O Aviso N.º 2 792, de 17 de outubro de 1957, concede e aprova o distintivo para a Escola de Aprendizes Marinheiros de Santa Catarina. (Bol. 33/59).

Transferência do Ministério da Marinha para Brasília — O Aviso N.º 1 933, de 31 de agôsto de 1959, aprova o plano para criação de estabelecimentos, serviços e fôrças em Brasília e Rio de Janeiro. (Bol. 36/59).

Montepio Militar — A Lei N.º 3 625, de 7 de julho de 1959, estende os benefícios do Montepio Militar às viúvas e órfãos de cabos, soldados, fuzileiros navais, marinheiros e taifeiros das Fôrças Armadas, etc. falecidos antes da Lei N.º 488 de 1948. (Bol. 38/59).

Serviço de Engenharia da Marinha — A Lei N.º 3 631, de 10 de setembro de 1959, dispõe sôbre o aproveitamento de Oficiais no Serviço de Engenharia da Marinha e a situação dos mesmos no Corpo de Engenheiros e Técnicos Navais. (Bol. 39/59).

Baixa de navio — O Aviso N.º 2 052, de 16 de setembro de 1959, resolve dar baixa do serviço da Marinha ao Td *Belmonte*. (Bol 39/59).

Concessão de cartas profissionais de 2º piloto e 3.º Comissário a oficiais da Reserva da Marinha — (O Decreto N.º 46 876, de 19 de setembro de 1959, dispõe sôbre a concessão de cartas profissionais de 2.º pilôto e 3.º Comissário a Oficiais da Reserva da Marinha. (Bol. 40/59).

Balizamento de canais, portos, barras, etc. — O Decreto N.º 46 986, de 8 de outubro de 1959, dispõe sôbre o uso e ocupação de emprêsas de transporte marítimo. (Bol. 42/59).

ESTADOS UNIDOS

Navios Varredores

A Marinha Norte-Americana acaba de incorporar os navios varredores de minas, do tipo oceânico, *Affray*, último de uma classe de

61 navios encabeçada pelo *Agile* e o *Assurance*, terceiro e último da classe *Ability*. O *Assurance* tem 963 ton. a plena carga e foi construído para operar em qualquer região do Globo. Seu casco é de madeira e o navio, que é inteiramente desmagnetizado, poderá servir de capitânia para flotilhas de navios-mineiros-varredores. O *Affray* desloca 750 ton. a plena carga e seu casco também é de madeira. Iguais ao *Affray* já foram transferidos 8 para a França, 6 para a Holanda, 4 para Portugal e Bélgica e 2 para a Noruega e a Itália. Um detalhe interessante que se observa nesses navios é o da construção dos motores diesel que são feitos de uma liga de aço inoxidável e não-magnético. Os varredores das classes *Ability* e *Agile* dispõem de meios que lhes permitem varrer minas de qualquer tipo, dos vários existentes, possuindo, também, hélices de passo variável.

JAPÃO

Mísseis

O Govêrno japonês está interessado na fabricação de mísseis suiços em território japonês. Para tal fim o Ministério da Defesa acaba de adquirir mísseis superfície - ar Oerlikon a estudos que visam a fabricação em série pela indústria bélica nipônica. O Oerlikon modêlo 56, e um equipamento lançador para proceder que visam a fabricação em série pela indústria bélica nipônica. O Oérlikon modêlo 56, que alcança a velocidade 2,3 Mach, é dirigido por feixes de radar e explode com espoleta de proximidade. Enquanto isso, as Fôrças da OTAN, na Europa, já contam com 30 grupos de mísseis, esperando-se que em 1963, o número de grupos já tenha sido aumentado para 100.

L. M.

Necrologia

VICE-ALMIRANTE Md. RRm.
Dr. NELSON DE BARROS VASCONCELLOS

Faleceu, no dia 12 de setembro de 1959, em sua residência nesta Capital, o Vice-Almirante Md. RRm. Dr. Nelson de Barros Vasconcellos.

CAPITÃO DE CORVETA REF.
CÉSAR FELICIANO XAVIER

Em sua residência, nesta Capital, faleceu no dia 31 de dezembro de 1958 o Capitão de Corveta Ref. César Feliciano Xavier.

CAPITÃO DE CORVETA RRm.
HELVÉCIO COELHO RODRIGUES

Faleceu, no dia 18 de janeiro de 1959, o Capitão de Corveta RRm. Helvécio Coelho Rodrigues.

As famílias enlutadas a *Revista Maritima Brasileira* envia sentidas condolências.

ÍNDICE ALFABETICO DO 154.º VOLUME
(JANEIRO A JUNHO DE 1959)

A

B

C

(1) — Os números marcados com um asterístico (*) correspondem a páginas do 2.º trimestre.

D

E

F

G

H

I

J

L

M

N

O

P

Q

R

S

T

V

X